ЛУКАШЕНКО — НЕЛЕГИТИМНЫЙ ПРЕЗИДЕНТ

Поэтому все обязательства, которые он сейчас дает, не имеют никакой юридической силы, заявил Семен Домаш

стр. 4



«ГОРИЗОНТЫ» ВЛАСТИ

Мировая барахолка на Красной улице

стр. 10



http://www.bdg.by

БЕЛОРУССКАЯ ДЕЛОВАЯ ГАЗЕТА

№29 (1020) 23 августа 2001 года   Газета основана в 1992 году   четверг

Превентивные меры

волна «налетов» правоохранительных органов на штабы наблюдателей, прокатившаяся по всей Беларуси, дошла до центра

Валерий ЛЕВКОВ, Андрей МАХОВСКИЙ

Похоже, белорусские власти серьезно готовят свою победу на выборах, первым делом избавляясь от тех, кто может засвидетельствовать, что эта победа была не вполне чистой. Вероятно, с этим связана серия финансовых проверок, которые начались в ряде общественных организаций и в нескольких независимых изданиях. Во вторник жертвами этих проверок стали общественная организация «Белорусский республиканский клуб избирателей», входящая в состав гражданской инициативы «Независимое наблюдение», и редакция газеты «Народная воля». Здесь сотрудниками Государственного комитета финансовых расследований была изъята оргтехника.



Пока одни наблюдают — другие распускают руки

Офис клуба избирателей сотрудники правоохранительных органов осаждали с конца прошлой недели. Первая попытка провести изъятие техники оказалась неудачной. Совместными усилиями представителей правозащитных организаций и западных посольств оргтехнику удалось отстоять.

Следующий раунд атаки был подготовлен гораздо лучше. Во вторник утром офис организации, расположенный в спорткомплексе «Спартак», на ул.Берута, оцепили около 20-ти человек в штатском. Однако руководитель общественного объединения Владимир Гудеев открывать двери не стал, так как визитеры не предъявили никаких правовых оснований, кроме «корочек» сотрудников ГКФР. Далее в течение примерно четырех часов у входа в здание в присутствии журналистов и представителей ОБСЕ шел спор между представителями Белорусского республиканского клуба избирателей и сотрудниками правоохранительных органов. Начальник Фрунзенского межрайонного отдела управления Госкомитета финансовых расследований Петр Линник, руководивший операцией, взывал к сотрудничеству и человечности. *«Кроме проверки финансово-хозяйственной деятельности и факта получения аппаратуры, которая есть в офисе, мы ничего от вас больше не хотим и никаких претензий к вашей деятельности не имеем»*, — уверял он. Затем Линник вообще заявил, что в офисе ему надо только взять объяснения у Гудеева. Однако когда тот предложил написать объяснительную прямо на улице либо непосредственно в комитете, спор вспыхнул снова.

В конце концов «финансовые милиционеры» прибегли к силе и вскрыли офис. Владимиру Гудееву и сотруднице Консультативно-наблюдательной группы ОБСЕ Надежде Дударевой не разрешили звонить по телефону, подходить к окнам и общаться с журналистами. Из помещения было вынесено и погружено в машину все оборудование. Изъяты личный компьютер Гудеева, ксерокс и факс Белорусского республиканского клуба избирателей, а также техника, предоставленная миссией ОБСЕ по договору от 1 марта, — компьютер с принтером, ксерокс и 9 факсов. В ответ на просьбу корреспондента «БДГ» объяснить свои действия визитеры лишь разводили руками и говорили, что они выполняют приказ сверху.

Чуть позже похожая история произошла и в редакции «Народнай волі». Здесь, правда, обошлось без осады и штурма здания. Утром во вторник в редакции изданий «Народная воля» и «Наша свабода» явились сотрудники Комитета финансовых расследований для проведения якобы плановой проверки. Больше всего их заинтересовали принадлежащие редакциям основные производственные фонды, то есть компьютеры и иная оргтехника. Оказалось, что в газете «Народная воля» часть компьютеров является частной собственностью работающих в редакции журналистов. При этом необходимых договоров на аренду этих компьютеров редакция со своими сотрудниками не заключала. В результате уже поздно вечером 12 компьютеров, происхождение которых документально установить не удалось, были вывезены из «Народнай волі»

В редакции этой газеты признают действия правоохранительных органов обоснованными. Однако, как утверждает главный редактор «Народнай волі» Иосиф Середич, техника в ближайшее время вернется на место, а выпуск газеты сорван не будет.

Таким образом, волна «налетов» правоохранительных органов на штабы наблюдателей, прокатившаяся по всей Беларуси, дошла до центра. Превентивные меры, направленные на недопущение гражданского наблюдения за ходом выборов президента, коснулись и СМИ. Впрочем, из регионов страны уже давно поступает информация об обысках, изъятиях и ином давлении госаппарата на независимые издания.

Кстати, в беседе с корреспондентом «БДГ», состоявшейся в среду, Петр Линник сообщил, что все необходимые предписания на досмотр офиса клуба избирателей, а также лично Владимира Гудеева у него были. *«Надо мной стоит слишком много контролирующих органов, чтобы я творил беспредел»*, — заявил Петр Линник. Тогда почему во время многочасовых препираний с представителями клуба избирателей эти предписания не были предъявлены?

Как заявил один из сопредседателей гражданской инициативы «Независимое наблюдение» Мечеслав Гриб, власть всеми способами, в том числе и незаконными, стремится исключить всякое независимое наблюдение за ходом выборов. *«Подобные акции нам сильно усложняют работу, но остановить нас не смогут»*, — подчеркнул Мечеслав Гриб.

Время разоружаться

Отдел международной информации

Вчера Совет НАТО наконец принял решение о целесообразности направления в Македонию трех с половиной тысяч военнослужащих для разоружения албанских отрядов. Об этом говорится в официальном сообщении, распространенном Североатлантическим альянсом 22 августа.

Ни одна из 19-ти стран НАТО не высказала возражения против данной операции. Основанием для этого послужило мнение, что македонские стороны в основном соблюдают соглашение о прекращении огня.

Крупнейший контингент представит Великобритания. Развертывание войск должно занять 10 дней, а всего на сбор и уничтожение оружия албанских боевиков, по планам альянса, потребуется 30 дней.

Ранее Совет НАТО разрешил направить в Македонию передовой отряд численностью около 400 человек — британцев, французов и чехов. Они уже находятся на месте. В понедельник Македонию посетил верховный главнокомандующий вооруженными силами НАТО в Европе генерал Джозеф Ралстон. По возвращении в штаб-квартиру альянса в Брюсселе он признал, что операция не является полностью свободной от риска. Тем не менее условия для скорейшего направления контингента существуют. По его оценке, в целом огонь прекращен, хотя и бывают незначительные нарушения. НАТО планирует, что оружие будет собираться примерно в десятке мест, определенных альянсом на территории Македонии.



ПРЕЦЕДЕНТ

Дело техники

Отдел информации

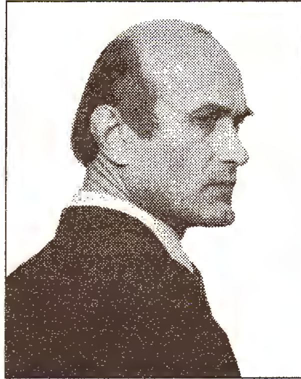
21 августа во время выступления по БТ кандидатов в президенты Сергея Гайдукевича и Семена Домаша в Московском районе Минска была прервана трансляция.

В диспетчерской телерадиосети пояснили, что отключение Первого национального канала связано с тем, что в городе проводятся работы по подключению кабельного телевидения. Дежурный диспетчер пояснила, что эти работы продлятся до 24 августа. И все это время по всей столице периодически будет отключаться БТ.

ОБРАЩЕНИЕ

Позняк против всех

Отдел информации



Лидер Консервативно-христианской партии БНФ Зенон Позняк призвал граждан Беларуси проголосовать на президентских выборах против всех. Не собравший в свою поддержку 100 тысяч подписей кандидат в кандидаты рассчитывает, что таким образом осенние выборы будут сорваны.

«Если в сентябре мы вычеркнем всех, то выборы не состоятся и через три месяца в Беларуси пройдет новая избирательная кампания с новыми кандидатами», — убежден Позняк, проживающий в США в качестве политического беженца.

Зенон Станиславович считает, что все четыре кандидата в президенты являются *«промосковскими»*, а посему у белорусов нет выбора. Однако, по словам Семена Домаша, Позняк просто очень давно не был на Родине и оторвался от действительности. Домаш посоветовал лидеру КХП БНФ в ближайшее время вернуться домой. Как известно, опасаясь за свою жизнь, Позняк даже после того, как зарегистрировал свою инициативную группу, так и не решился появиться в Беларуси.

СКАНДАЛ

Осторожно, «насекомые»!

Отдел информации

В кабинете Владимира Гончарика и руководителя его технологического штаба Валентины Полевиковой «завелись» жучки. Эти милые электронные устройства были обнаружены в минувший вторник. В штабе Гончарика никто не сомневается, кому принадлежат эти устройства.

Первой жучки обнаружила Валентина Полевикова. Она случайно передвинула стол и в стыке обнаружила это электронное чудо. Проведя целенаправленный осмотр своего кабинета, Полевикова нашла еще несколько подслушивающих устройств. Чуть позже такие же жучки были обнаружены и в кабинете Владимира Гончарика.

Как сообщили в штабе кандидата в президенты, обращаться в официальные государственные органы с просьбой провести расследование по этому поводу никто не собирается. *«Понятно, что это бесполезно. И так ясно, по чьему приказу эти жучки были установлены и кому нужна была информация о работе штаба Владимира Ивановича»*, — считает пресс-секретарь Гончарика Дмитрий Верещагин. По его словам, эта история лишний раз подтверждает, что власти всерьез боятся профсоюзного лидера.

В связи с обнаружением подслушивающих устройств в штабе Гончарика намерены усилить режим внутренней безопасности.



Полевикова отловила жучка

ВИЗИТ

В Минск приедет «молдавский Путин»

Мария ЯРОВЕНКО

28–29 августа в Минске с официальным визитом будет находиться премьер-министр Республики Молдова Василе Тарлев.

Программа пребывания главы молдавского правительства пока разрабатывается. Это первый официальный визит Василе Тарлева в Беларусь в качестве премьер-министра. Этот пост он получил лишь в апреле, хотя с белорусским премьером Владимиром Ермошиным успел познакомиться во время саммита глав правительств стран СНГ, где и получил приглашение посетить Беларусь.

Василе Тарлева, который до премьерства возглавлял крупнейшее в Молдове предприятие по производству кондитерских изделий — АО «Букурия», называют «молдавским Путиным». Сегодня Тарлев выступает за активизацию сотрудничества Молдовы с Европой и даже продекларировал стремление страны вступить в Европейский союз (правда, ЕС для начала порекомендовал Молдове реформировать экономику и ликвидировать коррупцию). Интересно, что избранный в этом году новый президент Молдовы, лидер коммунистов Владимир Воронин, в свою очередь не исключает в будущем присоединения своей страны к российско-белорусскому союзу. Хотя разговоры об этом ведутся уже давно и, скорее всего, являются не более чем политическими декларациями.

Что же касается экономического сотрудничества, то молдавскому и белорусскому премьерам действительно есть что обсудить: недавно Беларусь и Молдова подписали долгосрочное соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве, рассчитанное до 2009 года. И сегодня торговля ведется довольно активно: Молдова занимает третье место среди стран СНГ по объему товарооборота с Беларусью, причем она является крупнейшим поставщиком плодоовощной продукции в нашу республику (около 20 тыс. тонн в год). Задача, поставленная руководством двух стран на ближайшее время, — увеличить ежегодный товарооборот с Usd 72 млн до Usd 100–120 млн. Рассматривается возможность организации совместных предприятий (в частности, по производству шампанских вин из молдавского сырья), увеличения транзита молдавской плодоовощной продукции по территории Беларуси.

СИЛОВЫЕ СТРУКТУРЫ

Странные списки

Александр БАРНАТОВИЧ

По сведениям, поступившим в «БДГ», в столичных районных структурах объединения «Охрана» при МВД РБ, а также в других подразделениях начальство в добровольно-принудительном порядке составляет странные списки сотрудников. В них милиционеры собственноручно вносят свои Ф.И.О., год рождения и место прописки. Они опасаются, что эти списки необходимы для фальсификации результатов выборов президента РБ.

Официально никто факта составления таких списков не подтвердил. Начальник Московского райотдела объединения «Охрана» Николай Гринкевич сказал корреспонденту «БДГ», что списки у них не составляют и что полученная нами информация ложная. Приблизительно то же ответили начальники Первомайского и Фрунзенского райотделов объединения «Охрана».

Однако мы получили информацию из нескольких не зависимых друг от друга источников, к тому же корреспонденту «БДГ» довелось лично держать в руках эти списки. По имеющейся информации, мероприятие проводится по приказу, пришедшему из ГУВД Мингорисполкома. Согласно официальному документу эти списки необходимо составить для того, чтобы исключить данные о милиционерах из специальной адресной справки. Именно так объясняет руководство райотделов эту процедуру своим подчиненным. Однако милиционеры не очень-то доверяют официальной версии и связывают все это с надвигающимися выборами президента и попыткой создать необходимую базу для фальсификаций. Так, указанная процедура исключения из адресной справки данных о милиционерах раньше проводилась автоматически — при поступлении на службу. К тому же Ф.И.О., год рождения, место прописки или фактического проживания, а также многие другие данные имеются в личных делах милиционеров. И коль уж возникла необходимость предоставить все эти сведения в ГУВД, то можно было это сделать централизованно, дав соответствующее поручение отделам кадров. Такая организация дела позволила бы существенно сократить время исполнения поручения.

К этому можно добавить еще несколько странных моментов. Почему руководство требует от милиционеров вносить сведения собственноручно? Почему в списках отсутствует «шапка», в которой обычно указывается, для каких целей составляется документ? Почему руководство райотделов начисто отрицает факт составления этих списков, если формируются они для благих целей и на законных основаниях? Все эти «почему» и дают рядовым милиционерам основания полагать, что данные списки будут использованы для фальсификации выборов президента. Ведь не секрет, что личный состав МВД в большинстве своем 9 сентября будет находиться на службе, в связи с чем у милиционеров возникнут трудности с осуществлением своего избирательного права. И хотя заместитель начальника ГУВД Мингорисполкома Сергей Солонец пообещал, что каждому сотруднику будет обеспечена возможность проголосовать, сделать это при всем желании будет довольно сложно. Многие милиционеры прописаны не в тех районах, где работают, а некоторые и вовсе за пределами Минска. К тому же в личных беседах милиционеры признаются, что половина из них так и не проголосовала ни на референдуме 1996 года, ни на парламентских выборах.

Собрав воедино все свои сомнения по поводу злополучных списков, некоторые политически активные стражи порядка наотрез отказываются вносить свои данные, посылая своих руководителей... в отдел кадров.

ИНЦИДЕНТ

Колея эта только моя...

Отдел информации

В понедельник 15 российских грузовиков заблокировали два из четырех пунктов взимания дорожного сбора на трассе Брест — Москва в районе Жабинки.

Поводом для недовольства российских дальнобойщиков послужил запрет сотрудников Госавтоинспекции Жабинковского района на движение большегрузных машин по трассе.

Милиция руководствовалась распоряжением управления ГАИ МВД и приказом государственного предприятия «Белавтострада». Согласно этим нормативным актам предусматривается запрет на движение большегрузных машин по трассе при высокой температуре воздуха с целью предотвращения появления колейности на дороге. В понедельник столбик термометра перевалил за 30-градусную отметку. Однако водители, сами изнывающие от жары, не захотели ждать похолодания и устроили акцию протеста. 15 фур преградили два из четырех проездов пункта взимания платы близ деревни Федьковичи. Для улаживания конфликта из Бреста был вызван заместитель начальника ГАИ УВД Николай Олесеюк.

По словам работника пресс-центра УВД Брестского облисполкома Виктора Василевского, в течение 45-ти минут движение возобновилось. Дальнобойщиков пустили на трассу под «честное слово», что они остановятся переждать жару на ближайшем съезде с дороги.

МАСС-МЕДИА

Дуве — за нашу свободу

Отдел информации

21 августа представитель ОБСЕ по вопросам свободы СМИ Фраймут Дуве направил письмо министру иностранных дел Беларуси Михаилу Хвостову. Оно касается конфискации спецвыпуска газеты «Наша свабода».



В письме Хвостову Фраймут Дуве высказал серьезную озабоченность в связи с конфискацией спецвыпуска этой газеты. Кроме того, в нем говорится: *«Мы также узнали, что «Наша свабода» получила официальное предупреждение Госкомпечати за публикацию в спецвыпуске информации о заявлениях, сделанных президентом Лукашенко во время встречи с «вертикалью». В предупреждении содержится угроза закрыть газету на три месяца, если закон о печати будет еще раз нарушен. Мы знаем, что информация, которая послужила фактической базой для этого предупреждения, широко публиковалась в различных СМИ включая российские около двух недель назад»*.

По мнению Фраймута Дуве, подобные нарушения свободы СМИ в Беларуси ставят под вопрос договоренность с белорусским правительством о проведении свободных и справедливых выборов, которая предполагает, что равный доступ к средствам массовой информации жизненно важен для таких выборов.

В письме министру г-н Дуве также отметил, что изъятие спецвыпуска «Нашай свабоды», содержащего информацию об одном из кандидатов в президенты, под предлогом финансовых нарушений со стороны типографии «Мэджик», по сути, является *«структурной цензурой»*. По мнению Фраймута Дуве, *«угроза закрытия частной газеты за публикацию заявления политического лидера, президента Лукашенко, также не соответствует стандартам ОБСЕ»*. Фраймут Дуве призвал белорусские власти снять арест со спецвыпуска газеты «Наша свабода».

РЕЗОНАНС

«Неинтересная» кассета

Андрей МАХОВСКИЙ

В правоохранительных органах Беларуси без энтузиазма восприняли появление видеокассеты с рассказом о подробностях похищения Виктора Гончара и Анатолия Красовского. В КГБ, например, считают, что ничего общего с действительностью изложенная там информация не имеет.

Неизвестные лица передали эту видеокассету в корпункты российских телеканалов и агентство БелаПАН. Поскольку человек, назвавшийся бывшим солдатом внутренних войск, апеллирует к правоохранительным органам, руководство агентства в тот же день передало видеоматериалы в Комитет госбезопасности. Однако, комментируя содержание видеозаписи, руководитель Центра информации и общественных связей КГБ Федор Котов заявил, что *«ни сама видеокассета, ни ее содержание ничего нового в расследование уголовного дела по фактам исчезновения Виктора Гончара и Анатолия Красовского внести не могут»*. В КГБ считают, что эта информация *«не представляет интереса для следствия»*. Правда, саму видеокассету сотрудники Комитета госбезопасности передали в прокуратуру. Но ее содержание никого не заинтересовало и там, поскольку *«на ней не содержится информации, представляющей интерес для следствия»*.

По мнению Федора Котова, в данном случае правоохранительные органы столкнулись с очередной *«не очень удачной попыткой мошенничества на теме исчезновения людей»*. *«Мы сталкивались со случаями, когда за определенную плату люди фабриковали пакеты документов, свидетельствующие о том, что кто-то подвергался в Беларуси преследованиям по политическим мотивам»*, — заявил Федор Котов. — *Потом люди, купившие эти документы, пытались на их основании получить политическое убежище на Западе. В данном случае мы имеем дело с похожей историей»*.

Судя по информации, полученной из правоохранительных органов, никакая специальная проверка фактов, рассказанных неизвестным, проводиться не будет. Более того, как утверждает Федор Котов, пока не планируется проводить и расследование по установлению личности автора данного видеоматериала. *«На подметные письма без указания автора вообще не стоит отвечать. Тем более если речь идет о таких неумелых подделках»*, — считает руководитель ЦИОС КГБ.

Впрочем, далеко не всегда белорусские правоохранительные органы столь презрительно относятся к авторам анонимок. Во всяком случае куда более внимательно в КГБ отнеслись к письму, подписанному Алесем Свядомым. Оно было разослано в редакции нескольких газет и в конце концов обнародовано в программе Александра Зимовского «Рэзананс». В нем утверждается, что Юрий Захаренко, бывший министр внутренних дел, имел тесные связи с преступным миром и был похищен из-за того, что вовремя не вернул крупную сумму денег. В письме перечисляются имена криминальных авторитетов, с которыми Юрий Захаренко якобы имел добрые отношения и у которых, по утверждению автора письма, он занимал деньги. По поводу этой анонимки, Федор Котов заявил, что *«данная информация выглядит вполне правдоподобно»*. Письмо было передано в Прокуратуру РБ, и она, по нашей информации, дала поручение найти людей, которые в нем упоминаются, и допросить их в связи с исчезновением Юрия Захаренко. Так что если кто-то хочет, чтобы его анонимка заинтересовала белорусские спецслужбы, нужно позаботиться о ее правильном содержании.

И все же тот факт, что правоохранительные органы, которые обязаны расследовать преступления всесторонне и объективно, избирательно подходят к проверке так называемой оперативной информации, вызывает возмущение. Пресс-службы силовых ведомств даже не скрывают, что последние просто не будут проверять информацию о том, что к похищению Юрия Захаренко, Виктора Гончара и Анатолия Красовского причастна спецбригада СОБРа. Власти настойчиво пытаются «вбить» в общественное сознание новую «мульку» о криминальной подоплеке всех исчезновений. Но нежелание проводить объективное расследование является еще одним доказательством, что у этих темных дел — политические корни.

ПОЛИТИКА

Что увидят, о том и заявят

Ольга ТОМАШЕВСКАЯ

Во вторник свою первую пресс-конференцию дали наблюдатели Бюро по демократическим институтам и правам человека ОБСЕ. После многочисленных отсрочек они все-таки начали работу в Беларуси.

В Минске открылся центральный офис наблюдателей БДИПЧ, в котором работают 13 экспертов. Кроме того, 16 наблюдателей отправились 21 августа в белорусские регионы. 29 членов миссии БДИПЧ представляют 20 государств—членов ОБСЕ. Незадолго до выборов в Беларусь должны прибыть около 150-ти краткосрочных наблюдателей от ОБСЕ, а также более 50-ти наблюдателей от европейской парламентской тройки (ПАСЕ, ПА ОБСЕ и Европарламента). Они будут отслеживать события в день выборов, включая процессы голосования и подсчета голосов.

Руководитель миссии БДИПЧ Храир Балиан пообещал, что сделанные наблюдателями предварительные выводы будут озвучены на следующий день после выборов. Наблюдатели от БДИПЧ и представители европейской парламентской тройки сделают совместное заявление, к которому смогут присоединиться и другие международные организации. По словам г-на Балиана, помимо наблюдения за избирательным процессом представители намерены анализировать сообщения электронных и печатных СМИ, причем будет проводиться мониторинг не только белорусских, но и украинских, и российских средств массовой информации.

Два представителя БДИПЧ (из Великобритании и США) не получили белорусских виз. По словам Храира Балиана, по поводу этой ситуации МИД РБ не дало никаких обоснованных объяснений. *«Это чрезвычайно серьезная ситуация. Однако мы надеемся, что это — техническая неполадка, которая будет исправлена. В противном случае будут нарушены все правила ОБСЕ, и мы будем считать это серьезным нарушением»*, — заявил г-н Балиан. Кстати, два наблюдателя, не получившие визы, в прошлом году были в составе технической миссии ОБСЕ, которая делала выводы по итогам парламентских выборов.

Храир Балиан еще раз подчеркнул, что миссия по вине белорусских властей была значительно ограничена в своих возможностях из-за задержки с приглашением. Он рассказал, что наблюдатели не присутствовали при сборе подписей и регистрации кандидатов, а также пропустили значительную часть предвыборной и агитационной кампаний. По мнению г-на Балиана, такие действия белорусских властей являются *«серьезным нарушением существующих международных норм»*, и за ограничение работы миссии БДИПЧ *«всю ответственность должны нести белорусские власти»*.

У наблюдателей БДИПЧ уже появились вопросы, касающиеся белорусского избирательного законодательства и его применения. По словам г-на Балиана, сегодня не обеспечивается прозрачность выборов. Наблюдателям не разрешается присутствовать при выдаче бюллетеней. Кроме того, миссии БДИПЧ не удалось получить информацию о том, как перевозятся бюллетени, составляются протоколы и подводятся итоги голосования. Судя по всему, наблюдателей не допустят к сопровождению бюллетеней для подсчета голосов и к сопровождению избирательных урн на участки для голосования. Наблюдатели также отметили, что существует *«смешение функций»* Лукашенко-президента и Лукашенко-кандидата в президенты. Нередко в таких случаях используется административный ресурс.

Храир Балиан заявил, что представители БДИПЧ были просто оскорблены заявлением белорусского МИД, согласно которому представители ОБСЕ приехали уже с готовым заявлением по поводу итогов выборов. По словам г-на Балиана, на несерьезные вопросы нужно давать несерьезные ответы. Поэтому он сообщил, что в заднем кармане штанов у него нет никакого заключения. Наблюдатели представляют 20 государств—членов ОБСЕ, и у них не может быть заранее подготовленного предвзятого мнения, подчеркнул Храир Балиан.

ФОТОФАКТ



Правительственная трасса должна содержаться в образцовом порядке. Это — закон для дорожников. Но 20 августа у Всевышнего было иное мнение на сей счет, и к вечеру с небес пролился дождь — как раз над проспектом Машерова. За полчаса перед столичным Дворцом спорта образовалась огромная лужа глубиной в полметра. К чести дорожной милиции, ее сотрудники быстро сориентировались в обстановке и пустили транспортный поток в объезд по широкому тротуару рядом с Дворцом спорта. А представитель дорожной службы продолжал делать свою работу, то есть содержать правительственную трассу в образцовом порядке: крутящейся щеткой он чистил асфальт под полуметровой толщей воды...

Лукашенко — нелегитимный президент

поэтому все обязательства, которые он сейчас дает, не имеют никакой юридической силы, заявил Семен Домаш





А.Спринчан





Отдел политики

Во вторник в редакции «БДГ» прошла on-line пресс-конференция кандидата в президенты, лидера объединения «Региональная Беларусь» Семена Домаша. Причем это была последняя его встреча с представителями СМИ в качестве кандидата в президенты, поскольку в среду утром Семен Николаевич подал заявление о снятии своей кандидатуры. Мы приводим его ответы на вопросы читателей и журналистов. Однако начал эту встречу Семен ДОМАШ с небольшого монолога, рассказав о событиях последних дней:

— Сегодня у нас состоялось заседание политсовета штаба единого кандидата. Присутствовали все руководители политических партий, профсоюзов и общественных объединений. Мы определили, как, в каких рамках будет работать политсовет, где будет находиться наше рабочее место. Мы решили, что моим заместителем по политсовету будет руководитель Партии труда Иван Лемешонок, секретарем, который будет вести технические вопросы, — Андрей Кусельчук, пресс-секретарем — Алексей Шеин. Мы разработали несколько мероприятий, но назову лишь одно, думаю, оно будет серьезным: мы приняли решение вместе с единым кандидатом, его доверенными лицами провести серьезную массовую акцию 2 сентября на одном из стадионов Минска или в другом месте, где можно проводить такие акции. На этом мероприятии будут затронуты две темы. Это — отношение к избирательной кампании, к нашему кандидату, его поддержка. Второй вопрос — отношение к предварительному голосованию. Мы также определили, что 3 сентября должны пройти аналогичные встречи с доверенными лицами еще в 25-ти городах Беларуси, включая все областные центры и крупные города.

Мы определили также ряд направлений работы политических партий в части проведения агитационной кампании за нашего кандидата. На заседании политсовета, которое пройдет в следующий вторник, будет рассмотрен вопрос, каким образом расширить сеть наблюдателей за счет активистов общественных организаций и политических партий.

Состоялась запись моего выступления на телевидении. Правда, я думаю, оно у меня получилось несколько жестковатым. Я не ожидал, что там будет такой контроль, что будет приставлено столько людей, которые даже при записи высказывались негативно в мой адрес. Я чувствовал своего рода моральное давление.

Валерий Левков: — Посмотрев вашу декларацию, я был удивлен низким уровнем доходов. Как так получилось?

— Во-первых, эта декларация не за 12, а за 11 месяцев. Потому что я начал официально работать председателем совета объединения «Ратуша» в феврале прошлого года, а до этого формально был безработным. Возможно, вы помните, что не вошедшие в Палату представителей депутаты Верховного Совета были уволены как лица, которые попали под сокращение штатов. Более трех лет я был безработным. Потом, когда устроился на работу, зарплату мне определили маленькую, поскольку общественная организация живет за счет пожертвований. Зарплата составляла порядка 19–20 тысяч. Что есть то есть. Пришлось жить и на такую зарплату. У меня пособие по безработице было в два с половиной раза больше, чем эта зарплата.

Вопрос читателя: — Что делать простому белорусу, который беспокоится о будущем страны?

— Я бы ему посоветовал хорошенько подумать и сделать правильный выбор. Если у него есть дети или внуки — подумать о их будущем, о том, есть ли у них какие-то перспективы при нынешней власти. И если он придет к какому-то выводу, проблемы, за кого и как голосовать, у него не будет.

Вопрос читателя: — Как вы считаете, кого поддержит Россия на президентских выборах?

— Я бы не сказал за всю Россию, но есть определенные силы — политические и общественные, которые готовы были меня поддержать и которые поддерживают и будут поддерживать Гончарика, единого кандидата. Россияне сегодня по-разному относятся к тому, что у нас происходит. Приехал Зюганов — известно, чей это сторонник. Если бы приехал Немцов, это была бы совершенно обратная картина. Если бы приехали представители общественных организаций, особенно правозащитных, было бы ясно, что они однозначно на нашей стороне. Будучи в Тюмени, я убедился, что те предприниматели, которые связаны с нефтяным и газовым бизнесом и которые работают с Беларусью, уже поняли, что с Лукашенко у них ничего не получится. Они сегодня видят, что в Беларуси нормально работать невозможно. На днях они отправляли ко мне человека, чтобы высказать свою поддержку. Они однозначно настроены на то, что в Беларуси должна смениться власть.

Александр Барнатович: — Как вы намерены организовать параллельный подсчет голосов? Ведь власти объявили о том, что это является нарушением закона.

— Если наблюдатель будет заявлен как официальное лицо, никто не будет иметь права вывести его с избирательного участка. Я не вижу никакого нарушения закона в том, что избирателям будут задавать вопрос, за кого они голосовали. Ни один закон не запрещает мне задавать любые вопросы гражданам, так же как ни один закон не требует от граждан ответа на эти вопросы.

Вопрос читателя: — В ходе выборов президента Беларуси не исключены нарушения закона о выборах. Какие меры будут предприняты вами в случае обнаружения незаконных действий избирательных комиссий?

— Во-первых, эти нарушения будут фиксироваться независимыми наблюдателями, доверенными лицами кандидатов, представителями правозащитных и общественных организаций. Информация об этих нарушениях будет предъявлена общественности и международным организациям. Если нарушения примут массовый характер, это будет достаточным основанием для признания выборов недействительными.

Ольга Томашевская: — Сейчас очень активно дискутируется «югославский вариант». Как вы считаете, возможно ли повторение в нашей стране такого сценария?

— Вариант может быть совершенно другой. Возможно, сегодня мы еще его и не видим. Почему у нас не может быть «армянский вариант»? Помните, в Армении в свое время после выборов, когда Тер-Петросян фактически присвоил себе победу, чуть-чуть приписав себе нужный процент, — сколько месяцев он проработал? Когда оппозиция была объединена, когда она была мощной силой, когда она была уверена, что результаты выборов незаконны, она продолжала свою борьбу. Прошло буквально несколько месяцев, и власть сменилась. Опять состоялись выборы, и был избран законный президент. Почему в Беларуси такое не может быть? Мне кажется, что это может быть даже скорее, чем «югославский вариант», чем выражение протеста людей в одну ночь или в один день. Я не знаю, ведь менталитет белорусов — загадочный. Мы еще не знаем, что белорус может, в конце концов, выкинуть, если его интересы ущемляются.

Валерий Левков: — В соглашении, которое подписал единый кандидат, идет речь о расширении полномочий премьер-министра. В каком направлении будут расширены эти полномочия в случае победы Гончарика на выборах?

— Я хотел бы уточнить. Речь идет не о расширении функций премьер-министра, а о расширении функций правительства в целом. Правительство должно стать полноправным, полновластным органом исполнительной власти. То, что относится к функциям управления хозяйственной жизнью, должно находиться в компетенции правительства. Президент должен быть главой государства. Его задача — создание нормальных условий работы всех ветвей власти. Сегодня президент выполняет не свойственные ему функции. Что же касается формирования правительства, то у нас действительно уже есть определенные наметки. Есть люди, которые могут занять в этом правительстве руководящие должности. Это действительно достойные люди, способные принести пользу нашей стране. Если я стану премьером, для меня не составит большой проблемы формирование правительства. Главный принцип — профессионализм и преемственность. Я думаю, что многие министры и руководители после нашей победы сохранят свои посты. Кроме того, в этом правительстве будут учтены интересы всех политических сил, которые участвуют в избирательной кампании единого кандидата.

Вопрос читателя: — Как будет решена проблема белорусского языка в русскоязычной Беларуси?

— Очень просто. У меня есть хороший опыт решения этой проблемы еще со времен моей работы в Гродно. Просто я однажды вспомнил, что в свое время закончил белорусскую школу и стал проводить планерки на белорусском языке. Спустя какое-то время ко мне стали приходить руководители — они попросили организовать для них курсы белорусского языка. Мы это сделали. Два дня в неделю по два часа руководители занимались белорусским языком. И спустя несколько месяцев у меня уже все заседания проходили только на белорусском языке. На нем заговорили даже те, кто раньше никогда белорусский язык не изучал. Так что никакой проблемы нет. Другое дело, что сегодня не созданы условия для применения белорусского языка. Не создана языковая среда. Руководители не говорят на белорусском языке. И, конечно, людей нельзя заставлять силой. Как только людей начинают заставлять что-то делать, возникает сопротивление. Но если будет создана нормальная языковая среда, никаких проблем не возникнет. Другое дело, что это произойдет не сразу. Нормальный, как я считаю, срок для повсеместного перехода на белорусский язык — 10 лет. И на русском языке население будет говорить, и на белорусском. А заодно, может быть, у людей появится интерес и к другим языкам.

Вопрос читателя: — Имеется ли у Гончарика компромат на власть кроме того, который уже опубликован?

— Гончарик говорит, что в ближайшее время должны появиться материалы, которые проливают свет на исчезновения людей и проясняют причастность представителей власти к этим исчезновениям.

Леонид Миндлин: — Судя по всему, Лукашенко взял на себя определенные обязательства перед российскими коммерческими структурами в обмен на поддержку его избирательной кампании. Как вы относитесь к этим обязательствам?

— Я считаю Лукашенко нелегитимным президентом. Поэтому все обязательства, которые он сейчас дает, не имеют никакой юридической силы. Новым президентом эти обязательства должны быть пересмотрены. Если в результате пересмотра окажется, что эти соглашения заключены в интересах Беларуси, они должны быть подтверждены.

Следующая on-line пресс-конференция состоится в пятницу, начало — в 11.00. Гостем «БДГ» будет кандидат в президенты — лидер Либерально-демократической партии Беларуси Сергей Гайдукевич.

РЫНОК ВООРУЖЕНИЙ

Украина потеснила Россию

Киев завоевывает самый выгодный рынок вооружений — ближневосточный

Отдел международной информации

Украина убедительно победила в конкурсе на модернизацию 450-ти бронетранспортеров БТР-50, стоящих на вооружении египетской армии, тем самым «выкинув» российское оружие с Ближнего Востока. Кроме того, практически готов к подписанию контракт на усовершенствование 700 БМП-3, находящихся на вооружении армии Объединенных Арабских Эмиратов. Финансовую сторону этих сделок украинские власти предпочитают скрывать, однако, по мнению экспертов, эти контракты могут стоить сотни миллионов долларов, передает MIGnews.



Это — не мираж

В конце 1990-х Киев прочно занял место в мировой десятке крупнейших производителей и экспортеров вооружений. Правда, до 1996 года в основном распродавал запасы оружия, оставшегося с советских времен. Однако пять лет назад был подписал крупнейший в истории независимой Украины оружейный контракт: Пакистан приобрел 320 современных танков Т-80УД за Usd 600 млн.

На этот раз сделка выглядит куда скромнее, тем не менее таким образом Киев стремится зацепиться за самый выгодный рынок вооружений — ближневосточный.

По словам генерального директора харьковского завода им.Малышева Григория Малюка, в рамках совместного предприятия, созданного концерном «Бронетехника Украины» и фирмой ADCOM (ОАЭ), завод выполнил заказ Минобороны ОАЭ по модернизации БМП-3. Модернизированная машина успешно прошла заводские испытания и в ближайшее время будет принята комиссией Минобороны ОАЭ. По этому проекту предприятие ожидает получить заказ на модернизацию около 700 боевых машин.

Между тем украинские власти не забывают и о собственной армии. Как передают Вести. Ru, до конца нынешнего года на верфях Николаева должна быть завершена постройка ракетного крейсера «Украина» — будущей красы и гордости национальных военно-морских сил. Для молодого независимого государства заиметь в составе своих ВМС хотя бы один боевой корабль первого ранга стало настолько делом национального престижа, что правительство не поскупилось ассигновать из государственной казны Usd 5 млрд. Правда, не совсем понятно, какие боевые задачи станет выполнять в акватории Черного моря крейсер, который предполагается оснастить крылатыми ракетами-торпедами и орудиями весьма скромного по современным стандартам калибра. По некоторым данным, пребывающей в заводских доках «Украиной» давно уже заинтересовались оборонные ведомства Китая и Индии.

ВМСУ на протяжении всей недолгой новейшей истории украинской государственности остаются не столько реальной военной силой, сколько памятником непомерным амбициям руководства страны. Уже историческими фактами стали дипломатические войны с Москвой, резкое охлаждение отношений, позорные преследования российских офицеров, принуждение к присяге на верность Украине, несправедливый раздел имущества ЧФ СССР, фактическая блокада в Севастополе Черноморского флота России, мятеж капитан-лейтенанта Настенко, угнавшего с базы «Донузлав» в порт Одессы сторожевой корабль ФКР-112. Но благодаря такой политике Украина добилась своего: она получила 18% плавсостава Черноморского флота СССР, став военно-морской державой. Правда, вскоре торжественно поставила корабли на якоря: и топлива нет, и выходить с такими силами в международные воды — смех один.

Подводный флот Украины состоит из дизельной лодки «Запорожье», которая недвижимо стоит в Балаклавской бухте.

Корабли третьего ранга — это несколько малых противолодочных, полдюжины ракетных катеров и три старых сторожевика, два из которых в приличном состоянии, а «Керчь» (бывший «Беззаветный») скорее напоминает груду металлолома.

Второй ранг представлен кораблем разведки «Симферополь» и кораблем подводной разведки «Славутич». Последний по прямому назначению использован быть не может, поскольку на нем не установлено необходимое оборудование. Зато имеются новые десантные корабли «Константин Ольшанский» и «Ровно», так что, произведя разведку с помощью «Симферополя», украинские адмиралы могут высадить в нужной точке театра военных действий десант.

Вот, собственно, и все. Остался только флагман, корабль второго ранга «Гетьман Сагайдачный», пограничный сторожевик, спроектированный с учетом специфики Тихоокеанского флота. Он изначально лишен подобающего противолодочного вооружения и оснащен исключительно малокалиберными пушками и вымпелом главкома ВМСУ. Стоило ли плетень городить? А теперь и укреплять его, причем за такие деньги.

НЕФТЬ

Штаты ставят на Каспий

Отдел международной информации

Администрация президента США Джорджа Буша разработала основные положения «Энергетической стратегии», которую одобрила палата представителей конгресса.

Отдельная глава этой 170-страничной энергетической «эпопеи» посвящена Каспийскому региону. В ней, в частности, отмечается, что на сегодня *«доказанные нефтяные запасы Азербайджана и Казахстана составляют приблизительно 20 млрд баррелей, что немногим больше, чем в Северном море, и немногим меньше, чем в Соединенных Штатах»*.

Первоначальные результаты разведочной скважины на Кашаганском месторождении Казахстана говорят о том, что эта находка является самой важной в мире за последние 30 лет и сравнима по размерам с месторождением Прудо Бэй. Сегодняшний объем экспорта из региона составляет лишь 800 тыс. баррелей нефти в день, что отчасти объясняется ограниченными возможностями экспорта.

Однако потенциальный экспорт может вырасти до 1,8 млн баррелей в день к 2005 году, по мере того как Соединенные Штаты будут продолжать тесное сотрудничество с частными компаниями и странами региона для разработки коммерчески жизнеспособных экспортных маршрутов, таких, как нефтепроводы Баку — Тбилиси — Джейхан (БТД) и «Каспийский трубопроводный консорциум».

Администрация США надеется, что объемы экспорта значительно возрастут в последующие годы благодаря перспективам открытия новых месторождений нефти и газа и развитию новых экспортных маршрутов.

При этом в «Энергетической стратегии» указывается, что иностранные инвестиции и технологии имеют критически важное значение для быстрого развития новых коммерчески жизнеспособных экспортных маршрутов. В дальнейшем это обеспечит эффективную интеграцию каспийского нефтяного производства в мировую торговлю нефтью.

Предлагаются и конкретные меры. Причем основной упор в стратегии делается именно на поддержку и развитие нефтепровода Баку — Тбилиси — Джейхан. По мнению американцев, стремиться к этому нужно хотя бы потому, что *«он демонстрирует коммерческую жизнеспособность»*. В связи с этим администрация США предлагает продолжить работу с соответствующими компаниями и странами по созданию условий, которые позволят нефтяным компаниям, работающим в Казахстане, воспользоваться возможностью экспорта их нефти по трубопроводу БТД. Кроме того, стимулировать Грецию и Турцию к объединению систем газопроводов, что позволит европейским потребителям диверсифицировать источники импорта газа за счет покупки каспийского газа.

В итоге американские разработчики сходятся на том, что диалог с Казахстаном, Азербайджаном и другими каспийскими государствами необходимо углублять. По их мнению, это обеспечит *«крепкий, транспарентный и стабильно деловой климат для проектов в сфере энергетики и сопутствующей инфраструктуры»*.

Между тем страны, входящие в Ассоциацию государств — экспортеров нефти (ОПЕК), приняли решение с 1 сентября сократить квоты на нефтедобычу на 1 млн баррелей в сутки. Как следует из резюме, это вызвано снижением спроса вследствие накопления сырой нефти в крупнейших перерабатывающих центрах США и Западной Европы. Это предложение уже поддержали Россия и Мексика.

Казахстан пока отказывается от сокращения нефтедобычи. По мнению начальника департамента нефтяной промышленности Министерства энергетики Жаксена Чердабаева, имеются веские причины не снижать объемы производства углеводородного сырья.

Во-первых, почти 80% нефти добывается в стране компаниями с иностранным участием. У них есть определенные договорные обязательства, нацеленные на увеличение объемов, и вряд ли они пойдут на их срывы.

Во-вторых, не выгодно сокращение объемов добычи и национальным нефтедобывающим компаниям, которые только наращивают обороты.

Кроме того, по словам Чердабаева, пока рано говорить о влиянии Казахстана на мировые цены на нефть. Согласно распространенному пресс-релизу ОПЕК снижение на 1 млн баррелей в сутки означает уменьшение объемов для каждой страны не более чем на 5%. Для Казахстана эти 5% составляют всего лишь 4 тыс. баррелей. Цифра ничтожно мала, чтобы пойти на такой шаг.

Но ситуация может измениться. Надежды нефтяников республики связаны с открытым в прошлом году месторождением Кашаган.

По прогнозам специалистов, запасы нефти варьируются здесь от 3 до 8 млрд баррелей. Однако первая нефть на нем будет получена только в 2005 году, а на максимальную добычу планируется выйти через 10 лет. Ожидается, что к этому времени выйдут на максимум и другие месторождения Казахстана.

Лишь после того, как заработают на полную мощность Кашаган, Тенгиз и Карачаганак, а также начнется эксплуатация месторождений на Каспийском шельфе, можно будет говорить о том, что Казахстан вошел в число крупных нефтедобывающих стран мира. А на это потребуется не менее 10–12 лет.

ДАЙДЖЕСТ

Китайцы собираются «вырастить» своего Далай-ламу

Китайское руководство, с 1950 года декларирующее свою власть над Тибетом, все эти годы находится в состоянии конфликта с нынешним Далай-ламой. Его объявляют вне закона и государственным преступником, в отношении его сторонников вводятся строгие санкции.

В нынешнем году руководство КПК вознамерилось решить эту проблему раз и навсегда, объявив, что следующий Далай-лама будет избран только в Китае. Это заявление, мягко говоря, не вызвало понимания ни со стороны тибетцев, ни даже со стороны китайских буддистов. Дело в том, что избрание Далай-ламы традиционно связано с разного рода религиозными предписаниями, определяющими как место реинкарнации (перерождения) духовного главы буддийской общины, так и основные признаки, по которым определяется его истинность.

Нынешний Далай-лама Четырнадцатый Тенцзин Гьятцо, имеющий немалый авторитет, несмотря на всю противоречивость его позиции и положения, уже заявил, что его духовный преемник может появиться где угодно, но только не в Китае.

Японцы «завязли» на порнографии

Как сообщает японское национальное агентство полиции (NPA), за первые 6 месяцев 2001 года число преступлений, совершаемых в Интернете, выросло в стране на 60%.

Это прежде всего вызвано тем, что все большее число японцев «завязли» на порнографии и занимаются финансовым мошенничеством. Основным видом преступлений, кстати, как раз и являются мошенничества, большая часть которых заключается в незаконном получении денег от он-лайновых трансакций, в частности, посредством электронных аукционов.

В общей сложности японские полицейские насчитали более 350-ти преступлений, которые касаются Интернета и банковских сетей, в то время как в 2000 году их было около 230-ти. Кроме того, полиция зарегистрировала 960 случаев незаконного проникновения в компьютеры и сети. За первое полугодие 2000 года таких случаев было выявлено не более 100.

АКЦИЯ

Работы — по самую «маковку»

Сергей САЦУК

Ежегодная операция «Мак», проводимая Управлением нравственности и незаконного оборота наркотиков совместно с другими подразделениями МВД РБ, вступила в решающую стадию. Именно на август приходится пик активности заготовителей мака и конопли, проводящих подобно сельскохозяйственному сектору свою «битву за урожай». Но нынешний год — особый, так как с введением нового УК РБ сеятелей мака и конопли практически освободили от уголовной ответственности, что привело к существенному росту площадей посевов «дури».



Дурманящая красота

Операция «Мак» — ежегодное мероприятие МВД, направленное на выявление и уничтожение незаконных посевов опийного мака и конопли. Как рассказали корреспонденту «БДГ» в ОННОН УВД Миноблисполкома, люди, выращивающие мак, прибегают к различным способам маскировки своих посевов. Некоторые даже умудряются разбить «плантацию» на колхозном поле — где-нибудь между рядами картофеля или свеклы. Но, несмотря на все их предосторожности, сотрудникам ОННОН совместно с милиционерами РОВД и участковыми инспекторами все же удается «прижать» наиболее рьяных «наркорастениеводов». Изымают от нескольких граммов до килограммов маковой соломки. Недавно, например, в Минском районе были задержаны четыре человека, в машине которых сотрудники Октябрьского РУВД столицы и ОННОН Минского района обнаружили 10 кг маковой соломки. Но такие случаи редки, обычно изымают маленькие партии, но зато их количество впечатляет.

С начала года в Минской области было выявлено 1274 факта незаконного посева мака и конопли — на 100 меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Но, несмотря на снижение количества выявленных фактов, площадь незаконных посевов все же увеличилась. Если в 2000 году было уничтожено 2396 кв.м посевов мака и конопли, то в текущем за аналогичный период — 3095 кв. м. Иными словами, если еще год назад на одного «сеятеля» в среднем приходилось 1,75 кв.м, то в нынешнем — 2,46. Здесь, безусловно, сказалось введение с 2001 года нового Уголовного кодекса. По старому законодательству уголовная ответственность по ст.220[1] УК РБ («Незаконный посев и выращивание масличного мака и конопли») наступала при повторном правонарушении, совершенном в течение года после наложения административного взыскания. Согласно же новому УК РБ для привлечения «сеятеля» к уголовной ответственности необходимо доказать, что он выращивал мак с целью реализации. Сделать же это практически невозможно. И если в 2000 году к уголовной ответственности за посев мака и конопли были привлечены 10 человек, то в текущем — ни одного. Производителям мака и конопли нечего стало бояться кроме штрафов, которые с лихвой покрываются доходами от выращивания и продажи наркосодержащей продукции.

Что же касается других видов наркотиков, то белорусский рынок по-прежнему продолжает ими насыщаться, что, естественно, сказывается на цене. Если в 2000 году стоимость 1 грамма героина в Беларуси составляла Usd 120, то в нынешнем она упала до Usd 70–80. Падение составило более 40%. И это притом, что в начале года существенный удар по рынку героина был нанесен Комитетом по борьбе с организованной преступностью и коррупцией, изъявшим партию наркотиков в 2 килограмма, предназначавшихся для Борисова. Как отмечают в ОННОН УВД Миноблисполкома, успешная операция КБОПиК МВД как минимум на три недели оставила город без героина. В целом же по стране произошел 35-процентный рост выявленных преступлений, связанных с наркобизнесом. Если за семь месяцев 2000 года их было зарегистрировано 177, то за аналогичный период 2001-го — 238. По-прежнему лидером в Минской области остается Солигорск, на который приходится 100 выявленных преступлений. За ним следует Борисов — 41. На остальные города области приходится менее половины всего наркорынка.

Сдержать стремительное распространение в стране наркотиков сотрудники ОННОН пока не могут, но обвинять их в этом было бы несправедливо. К примеру, в ОННОН УВД Миноблисполкома работают только пять человек, причем в их распоряжении всего одна машина. Естественно, охватить всю область они физически не в состоянии, а районным управлениям внутренних дел не до наркотиков, так как у них и «подведомственных» преступлений хоть отбавляй. Кроме того, немало «сюрпризов» преподносят наркоборцам чиновники, занимающиеся нормотворчеством. В результате их непродуманных действий порой даже удачные операции по задержанию наркодельцов не приводят к желаемому результату. Так, в июле прошлого года у гражданина России и двух белорусских спортсменов-троеборцев было изъято более 800 таблеток «экстази». Однако вслед за громким задержанием представителей спортивной элиты, кстати, прославивших страну на международных соревнованиях, Минздрав, не дождавшись введения нового Уголовного кодекса, выпустил постановление, в котором определил, что «экстази» — средство не наркотическое, а психотропное. Так как по старому УК РБ наказание за распространение таких средств не было предусмотрено, то сотрудники ОННОН УВД Миноблисполкома были вынуждены отпустить наркодельцов и даже извиниться перед ними. Ну чем не анекдот?!

По прогнозам сотрудников ОННОН УВД Миноблисполкома, потребление наркотиков в стране будет расти и дальше, поскольку, как известно, любой рынок живет под диктовку спроса. Например, в последнее время путем проведения комплекса специальных мероприятий удалось «выбить» с наркорынка цыганскую диаспору. Но, как говорится, свято место пусто не бывает. Вместо цыган распространением наркотиков тут же занялась юные белорусы 1976–1984 годов рождения, и все вернулось на круги своя.

АВАРИЯ

«Кислотное» ДТП

Никита ИВАНОВ

В понедельник в первом часу ночи перевернулся грузовой автомобиль «ГАЗ-53», перевозивший из Фаниполя в Бобруйск емкость с соляной кислотой.

Случилось это возле поселка Сосновый Осиповичского района, на 84-м километре трассы Минск — Гомель. Решив сделать остановку, водитель грузовика совершил неудачный разворот: автомобиль оказался под уклом 5–10 градусов и вполне мог устоять, но цистерна, установленная в нарушение всех правил — без крепежных устройств, съехала с кузова грузовика и потащила его за собой. В результате «ГАЗ-53» перевернулся и «лег» на проезжей части колесами вверх.

В течение трех часов из-под крышки цистерны вытекло около 200 л соляной кислоты. И хотя это сильнодействующее ядовитое вещество не относится к разряду горючих, оно далеко небезопасно. Прибывшие на место ДТП спасатели «укрощали» кислоту специальным раствором, содержащим известь. Когда опасность миновала, загрязненный грунт вывезли на двух самосвалах, а взамен привезли две машины чистой земли. Произведенные после ликвидации ЧП анализы грунта не выявили превышения предельно допустимых норм концентрации вредных веществ.

Грузовик поставили «на ноги» с помощью автокрана, а злополучную цистерну погрузили на другую машину, специально предназначенную для перевозки опасных грузов.

ТРАГЕДИЯ

Погиб при исполнении

Александр БАРНАТОВИЧ

Утром 21 августа в Октябрьском районе Минска при исполнении служебных обязанностей был убит офицер столичного управления Комитета по борьбе с организованной преступностью и коррупцией при МВД Республики Беларусь.



Обеспечивать безопасность — дело опасное

Как сообщили корреспонденту «БДГ» в пресс-службе ГУВД Мингорисполкома, убийство произошло в одном из домов по ул.Жуковского. По предварительной информации, сотрудники милиции приблизительно в 10.30 прибыли в квартиру, где согласно «наводке» хранились наркотики. Однако находившийся там молодой человек неожиданно оказал сопротивление, произведя два выстрела из пистолета. Одна пуля угодила в офицера КБОПиК. Тяжело раненый милиционер скончался по дороге в больницу. Убийца же сумел скрыться. В совершении преступления подозревается житель микрорайона Серебрянка ранее судимый Девкш Сергей Мечиславович, 1974 года рождения. Он, кстати, подозревается и в другом убийстве, совершенном не так давно в Ленинском районе столицы.

После сообщения в ГУВД о случившемся в городе сразу же был введен в действие специальный план «Сирена»: всем нарядам передали приметы преступника, а также автомобиля, на котором он мог скрыться.

Приблизительно через час после происшествия нам удалось узнать из неофициальных источников, что убийство произошло по адресу: ул.Жуковского, дом №6, корпус 3. По прибытии туда мы обнаружили, что все подходы к этому дому перекрыты — пропускали только тех, кто проживает в зоне оцепления. Корреспонденту «БДГ» довелось стать свидетелем разговора между сотрудником милиции и мужчиной, которого называли понятым. Из услышанного можно сделать предположение, что вооруженное сопротивление милиционерам было оказано не в момент задержания, а в процессе следственного мероприятия, скорее всего, обыска. Так, понятой предъявлял сотрудникам милиции претензии, что те не смогли обеспечить ему должной безопасности в квартире и что он чуть было не погиб. «Пуля просвистела над моей головой», — сказал мужчина. Поскольку понятых на задержание преступника не берут, видимо, милиционеры уже проводили обыск, когда подозреваемый вдруг решил сбежать.

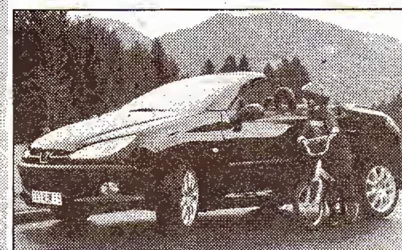
То, что в ближайшее время практически вся столичная милиция будет ориентирована на поиск убийцы, не вызывает сомнения. О серьезности намерений поймать подозреваемого говорит тот факт, что только у подъезда дома №6/3 следственными мероприятиями занимались не менее 15-ти сотрудников милиции, а во всей оцепленной зоне их насчитывалось не менее 50-ти. Во дворах этого и близлежащих домов находились 8 специальных машин, приблизительно столько же автомобилей марки Opel с тонированными стеклами и несколько микроавтобусов. Кроме того, большое количество оперативников проводило опрос жителей дома, а также обследование чердачного помещения. Судя по тому, что в 12.30 сотрудники милиции, обследовавшие чердак, были, несмотря на жару, в бронежилетах, касках и масках, не исключалась вероятность того, что преступник затаился именно там. Из самого подъезда, где находится злополучная квартира, никого не выпускали и никого туда не впускали. Однако на момент сдачи этого номера в печать преступника задержать не удалось. Большое же скопление стражей правопорядка на месте трагедии внесло в расследование некоторую нервозность и даже нерасторопность. Так, где-то через полтора часа после введения плана «Сирена» выяснилось, что объявленная в розыск автомашина «Ауди-80» (на которой, предположительно, скрылся преступник)... стоит у подъезда и никуда, собственно, не уезжала.

В связи с тем, что убийца не найден, ГУВД Мингорисполкома просит граждан, которым что-либо известно о преступлении, сообщить по тел. 229-40-02, 227-02-21, 227-46-90. Конфиденциальность гарантируется.

СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОЗРЕНИЕ «БЕЛОРУССКОЙ ДЕЛОВОЙ ГАЗЕТЫ»

Автосалон

23 августа 2001 года

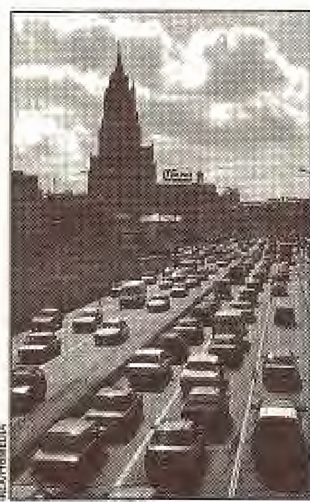


РЫНОК
Как и где купить подержанный автомобиль, что выбрать, из чего исходить при покупке?
стр. 8–9

СТАТИСТИКА

Россияне пересаживаются в новые иномарки

По данным за первые 6 месяцев 2001 года о продажах новых импортных автомобилей через официальных дилеров крупнейших мировых автопроизводителей, в России наблюдается серьезный рост спроса на новые иномарки. Об этом сообщает агентство «Прайм-ТАСС». Практически все иностранные автопроизводители существенно увеличили объемы продаж в России.



Лидером по продажам в первом полугодии стал германский концерн Volkswagen. За рассматриваемый период он продал в России 3102 новых автомобиля. Его подразделение, компания Skoda Auto, реализовала 3393 автомобиля, а компания Audi — 948. Компании Mercedes и BMW за тот же период продали 1451 и 1174 автомобиля соответственно. Таким образом, у компании Mercedes рост продаж по сравнению с прошлым годом составил порядка 140%, а у компании BMW — почти 294% (!). Также стоит отметить, что Mercedes и BMW смогли превысить в этом году даже докризисный уровень продаж.

Приведем еще некоторые данные по продажам за 1-е полугодие импортных автомобилей в России: Mitsubishi Motors продала 2523 автомобиля (рост составил 53%), Nissan Motor — 2451 (в 2,3 раза), Renault — 2278 машин (в 2,2 раза), Peugeot — 1653 (в 2,5 раза), Ford Motor Co. — 1459 (в 2,9 раза), General Motors — 746 (в 2,5 раза). Кроме этого, Hyundai увеличил продажи на 41,6% до 357 машин, Citroen — в 2,2 раза до 337 машин, а Fiat Auto продал в России 293 машины, что больше показателя 1-го полугодия 2000 года примерно на 6,2%.

Всего в текущем году, по мнению экспертов, официальные продажи новых иностранных автомобилей в России по сравнению с прошлым годом вырастут почти в 2 раза и составят 80–90 тыс. единиц. Однако объемы продаж российских автомобилей за этот же период составят почти 1 млн единиц.

В заключение отметим, что данные о продажах иномарок в Беларуси пока почему-то являются закрытой информацией — автодилеры делятся своими цифрами неохотно. Будем надеяться, что в ближайшее время рынок станет более цивилизованным и мы сможем ознакомить читателя с ситуацией на белорусском рынке новых иномарок.

ТЕСТ

Меч самурая



Виктор АЛЕКСАНДРОВ

Приехав в автосалон «ЮКОЛА-Сервис», я долго рассматривал этот с виду совсем небольшой трехдверный автомобиль. И, признаюсь, думал: зачем проводить тест-драйв автомобиля, о котором писать вроде бы и не имеет смысла (он производится без изменений уже несколько лет)? Сомнения развеялись после первых же километров по городским пробкам.

За рулем

При попытке тронуться мотор заглох. Снова завожу и смотрю на тахометр — красная зона начинается на целую тысячу оборотов позже, чем у одноклассников, да и у иных автомобилей классом повыше. Все ясно — моторчик любит крутиться, причем гораздо сильнее, чем просто бубнить на холостых. Наконец трогаюсь: обороты, необходимые для этого, — порядка двух с половиной тысяч.

Немного освоившись с тугой и очень информативной педалью сцепления, пробую Swift на дорожную агрессию. Вот тут-то он себя и показал. На второй передаче мотор разгоняет автомобиль до 80 км/ч без надрыва, стрелка тахометра при этом не доходит и до четырех с половиной тысяч.

На определенных скоростях звук мотора Swift — как песня.

Едущие слева недоумевают: кто это там простреливает по правому ряду? Пробую еще... Замечаю, что поток завелся. На следующих светофорах соседи уже другие — прежние не выдержали темпа... Передаточные числа в коробке подобраны отлично, увлекшись динамичной ездой и потеряв бдительность, мотор может перекрутить только полный «чайник». Почти до четырех тысяч оборотов наблюдается уверенное ускорение, хотя и не то, которого ожидаешь. Потом следует подхват, и разгонная динамика становится более впечатляющей. До срабатывания ограничителя оборотов дело ни разу не дошло. На шоссе выяснилось, что самый комфортный режим передвижения — четвертая передача и 120 км/ч. При этом Swift без переключения способен разогнаться и до 150. Пятая передача, эффективная уже с 70 км/ч, до 110 может использоваться лишь как ездовая, а после — как разгонная.

Паспортная максимальная скорость автомобиля — 165 км/ч, и я свободно набрал их на одном из пустынных участков Брестского шоссе. Стрелка тахометра находилась в тот момент примерно за тысячу оборотов до начала красной зоны. Резерв есть.

Что в салоне?

Интерьер строг и функционален. Под полукруглым козырьком приборного щитка — четыре циферблата: спидометр с механическим одометром, тахометр, указатель уровня бензина и термометр. Ниже притаились контрольные лампочки. В ступице небольшой, достаточно приятной на ощупь баранки имеется подушка безопасности, еще одна предусмотрена для переднего пассажира. В центральной части торпедо расположены пепельница, прикуриватель и электронные часы. Штатное радиооборудование отсутствует, да и есть ли смысл ограничивать выбор — на фирменной СТО «ЮКОЛА-Сервис» можно установить аудиосистему любой степени сложности.

Приборы читаются отлично, цвет подсветки шкал — фосфоресцирующий зеленоватый. Не шедевр, но функционально и нейтрально. Переключение передач четкое, алгоритм аналогичен вазовскому. А вот оголовок рычага разочаровал — брутальная резина не самой приятной конфигурации, как на автобусе «Икарус». То же относится к гофрированному чехлу рычага.

Возле левого переднего угла водительского сиденья имеется рукоятка дистанционного управления замком багажника — совсем как на классических «Москвичах». Понравилась обзорность: в направлении вперед — на твердые пять баллов, по бокам тоже. Задняя картина несколько скромнее — четыре, из-за недостаточных размеров остекления. Зато в центральное зеркальце попадает только контур заднего стекла. Это позволяет легко ориентироваться в потоке, не мешает даже третий стоп-сигнал на полочке. Боковые зеркала великоваты, но очень легко регулируются электроприводами и обеспечивают отличный обзор.

Удивили две кнопки на приборной панели слева от рулевой колонки — консультанты в автосалоне «ЮКОЛА-Сервис» пояснили, что в стандартное оснащение входит подогрев передних сидений, т.к. все автомобили Suzuki, продаваемые в этом автомагазине, предназначены для эксплуатации в северной климатической зоне.

К посадке не придерешься. Сиденья — практически спортивные «ковши», жесткие, с ярко выраженной боковой поддержкой и составляют единое целое с подголовниками. Подголовник растет там, где надо: и голову приятно положить, и ухом, вертя ею, не задеваешь. В сочетании с инерционными ремнями безопасности такие сиденья обеспечивают хорошую фиксацию в самых крутых поворотах. Тканевая обивка неброских тонов с психологическими рисунками поднимает настроение. Попробовал сесть сзади слева. Тесновато в коленках — обычная история в автомобилях такого класса. Хотя, если впереди сидят не баскетболист и топ-модель, пространства, вероятно, хватит всем четверым.

Все-таки главные достоинства Swift проявляются в движении. Лекальное прохождение поворотов — результат работы независимой подвески всех четырех колес. Жесткость и длина ее ходов типично городские, но и на грунтовке вовсе не дискомфортно. Автомобиль в поворотах почти не кренится, на высоких скоростях позволяет резко менять ряды с гарантией от сноса осей. Тормоза отлично работают и на сухом, и на мокром покрытиях. Рисунок протектора покрышек допускает уверенное движение в дождь, а их ширина является дополнительным подспорьем в этом.

Автомобиль достаточно экономичен — 20 литров бензина хватило почти на 400 км пути по смешанному циклу и на высоких скоростях.

Стоит Suzuki Swift 1,3GLX у компании «ЮКОЛА-Сервис» менее Eur 8 тыс., и в данной ценовой группе у него не так уж и много альтернатив.

А самое главное — гарантия, которая распространяется на все автомобили Suzuki, предлагаемые компанией «ЮКОЛА-Сервис», — 3 года или 100 тыс. км пробега, а на двигатель Suzuki дает гарантию в Беларуси 10 лет!

Здесь же можно получить квалифицированную консультацию и просто обсудить достоинства этих автомобилей, как и условия их приобретения. И, конечно же, важно самому почувствовать комфорт и уют этих удивительно надежных «японцев».

Звоните, приезжайте, выбирайте.

Suzuki:
Надежен, как меч самурая.

Посмотреть и оценить этот и другие автомобили Suzuki можно по адресу: ул. Кульман, 33а.
Автосалон «ЮКОЛА-Сервис»
Тел. 268-61-71, 237-24-10

АВТОБАН

Новый Espace



Перед вами снимок «сверхсекретной» новой модели Renault. Дебют автомобиля планируется на март следующего года. Пятое поколение Espace, по мнению создателей, бросит вызов успешно продаваемому в этом сегменте рынка Ford Galaxy. Смелое моделирование и изящество продукта в очередной раз доказывают, что машины класса MPVS не обязаны быть квадратными и унылыми. Рычаг стояночного тормоза на привычном месте отсутствует. Похоже, новый Espace станет первым автомобилем в мире, использующим электрический parking brake. Новый стальной кузов более жесткий и безопасный. Конечно, от этого вес автомобиля немного вырастет, но компенсируется за счет применения нового диапазона двигателей (от 2,0 л 165 л.с. до V6 3,5 л 235 л.с. — бензиновые и от 2,2 dCi 145 л.с. до 3,0 л V6 dCi 180 л.с. — дизельные). Среди технических особенностей нового автомобиля — автоматическое включение фар, стеклоочистители, автоматически приводимые в действие в дождь, датчики давления в шинах и др. Возможно, через год автомобиль поступит в свободную продажу.

Автомобиль-амфибия



Этот удивительный автомобиль-амфибия прошел последние испытания и готов к массовому производству. Специалисты считают, что детище компании Gibbs Technologies найдет своего покупателя. Представители Gibbs Technologies, проводя тесты, установили, что максимальная скорость необычного авто по трассе достигает 160 км/ч, а по воде — 65 км/ч. Стоимость его еще не определена, но многие сходятся на том, что цена не превысит Usd 20 тыс.

Малыш VW не оправдал надежд

Планы германского концерна завоевать рынок автомобилей супермини стоимостью менее Gbp 4 тыс. придется отложить. Проект автомобиля Baby VW под кодовым названием A000 (завод должен был быть построен в Китае и экспортировать «малышей» во все страны мира) пока свернут. Исследования показали, что в развивающихся странах нет спроса на подобные «народные автомобильчики». Напротив, есть спрос на большие, универсальные модели. Ожидается, что в 2004 году A000 с пластмассовыми панелями кузова будут собирать небольшими партиями в Польше.

Porsche помогла перепроектировать супербайк Harley



Известный производитель Harley-Davidson обратился к компании Porsche с просьбой помочь из потрясающего супербайка сделать дорожную версию мотоцикла. Германская фирма обеспечила создание новой силовой установки мощностью 115 л.с., способной разогнать мотоцикл до максимальной скорости 225 км/ч. Двигатель объемом 1,13 л, охлаждаемый жидкостью, спроектирован на базе гоночного мотора супербайка Harley, созданного для участия в соревнованиях подобного класса. Новый мотоцикл Harley-Davidson поступит в свободную продажу в Европе в октябре этого года по цене Gbp 14 тыс.

Мечта автомобилиста



Ferrari — это мечта. Модель 550 Barchetta Pininfarina, созданная на базе Ferrari 550 Maranello специалистами ателье Pininfarina, справляющего, кстати, 70-летний юбилей, выглядит просто сенсационно. Ветровое стекло было понижено, изменения коснулись дверей и задней конструкции кузова, что даже улучшило общую безопасность. Под капотом спрятано настоящее свирепое чудовище — V12, 485 л.с., 5,5 л. Новая 550 Barchetta способна развить скорость до 290 км/ч и разогнаться до 100 км/ч за 4,4 с.

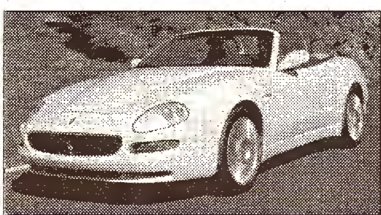
АВТОБАН

Новый концепт Opel



Компания Opel объявила, что представит на автосалоне во Франкфурте концепт-кар Signum II. Этот автомобиль продемонстрирует многие черты, которые в скором времени станут определять «новый фирменный стиль компании». Signum II был построен на основе концепткара Signum I, представленного 4 года назад. «Основные новшества — внутри автомобиля. Люди хотят получать тот же комфорт и уют, которые они имеют у себя дома», — заявил один из разработчиков. Цель компании в Signum II — «создать такой автомобиль, который бы соединял в себе привлекательную внешность, комфорт и возможность разностороннего использования». Так, для «создания уюта» в автомобиле имеется даже кофеварка эспрессо. Под капотом у Signum II расположился опытный образец новейшего 4,3-литрового 8-цилиндрового двигателя с непосредственным впрыском топлива. Этот алюминиевый мотор развивает мощность около 300 л.с. и разгоняет автомобиль до 250 км/ч. Правда, автоматика не даст разогнать машину свыше 200 км/ч.

Maserati представила новый Spyder

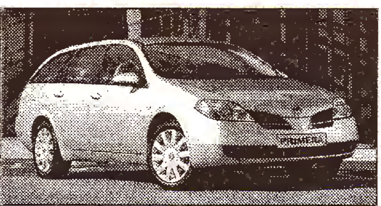


Автомобили итальянской компании Maserati известны далеко не всем. Эта небольшая компания специализируется на автомобилях спортивного класса. Ее продукция качественная и дорогая. Многие модели проходят ручную сборку, поэтому серийный ряд Maserati относится к эксклюзивному. Maserati Spyder собирается вручную и стоит дорого. В начале августа Maserati познакомила автомобильный мир со своей новой разработкой — моделью Spyder. Она принадлежит к классу «родстер-кабриолет». Начало этому направлению было положено в 1995 году появлением автомобиля Ghibli Spyder. С точки зрения аэродинамики кузов идеален. Под капотом — 8-цилиндровый двигатель типа V объемом 4,2 л. Трансмиссия и шасси выполнены с учетом всех требований, предъявляемых к гоночным автомобилям «Формулы-1». Предполагая, что скорость автомобиля будет высокой, конструкция кузова предусмотрительно сделана таким образом, чтобы при аварии максимально обезопасить водителя и пассажиров. Руководство Maserati надеется, что автомобиль появится в продаже уже в начале следующего года, а его стоимость составит около Gbp 65 тыс.

Суперавтомобиль для бездорожья

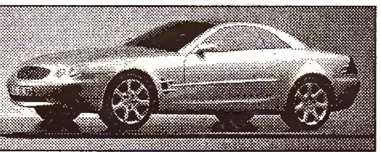
Может ли внедорожник быть столь элегантным, как спортивное купе? Mitsubishi готовится дать положительный ответ на этот вопрос. Новый Pajero Evolution радикально должен изменить наше представление о внедорожном автомобиле. Pajero Evolution базируется на концепте RPM 7000, представленном в этом году в Детройте. А прототип новой машины будет представлен вскоре на Frankfurt Motor Show. В продажу необычный внедорожник поступит через два года после премьеры.

Новое поколение Primera



Японская компания Nissan на автошоу во Франкфурте собирается представить новейшее поколение модели Nissan Primera сразу с тремя типами кузова — «седан», «универсал» и «хэтчбэк». Начало продаж запланировано на конец лета 2002 года. Предполагается, что новый хэтчбэк будет продаваться примерно одинаковыми объемами с седаном. Более подробная информация относительно оснащения и комплектации 5-дверного хэтчбэка Primera пока не приводится.

Наследник SLавного дела



Компания Mercedes представила полностью новое, пятое по счету, поколение полноразмерного роскошного родстера Mercedes SL. В отличие от предыдущих поколений, новинка оснащается жесткой складной крышей, как на компактной модели Mercedes SLK. Из стильного купе в роскошный родстер новый SL превращается за 16 секунд. Однако его багажник намного больше, чем у SLK: при поднятой крыше его объем равен 316 л, а при сложенной — 235 л. Пятилитровый двигатель V8 мощностью 306 л.с. разгоняет автомобиль с 0 до 100 км/ч за 6,3 с, а максимальная скорость ограничена на отметке спидометра 250 км/ч. В паре с новым мотором устанавливается пятиступенчатая АКПП Touchshift. Обновленный Mercedes SL получит целый набор самых современных электронных помощников — от новейшей системы слежения за дистанцией до системы курсовой устойчивости. В комплект также входит система доступа Keyless, которая опознает водителя и открывает двери автомобиля при его приближении.

ПОТРЕБИТЕЛЮ

Секреты автомобильного долголетия

Олег ЗВЕРЕВ

По самым скромным подсчетам, автомобильный парк в нашей стране ежегодно вырастает на 20%. Наивно было бы полагать, что эти 20% — сплошь новые и блестящие автомобили, сошедшие со страниц глянцевых каталогов. Увы, новых машин пока покупается не так много, как, быть может, нам всем бы хотелось. Однако машин, которые уже успели поездить и состариться на несколько лет, на белорусских дорогах становится все больше. Пути, которыми они попадают к белорусским автовладельцам, разные. Об одном из них — наш сегодняшний рассказ.





Конечно, нет ничего проще, чем заказать себе машину у перегонщика. Но уровень потребительской культуры у нас, что ни говори, растет, а поэтому многие желают иметь какие-то гарантии на свой автомобиль. Если это будет подержанное авто, то хотя бы знать его историю и быть уверенным в ее достоверности. Можно ли этого добиться от перегонщика? Вопрос риторический.

Другое дело, когда вы приобретаете подержанный автомобиль у официального дилера известного автопроизводителя. Сейчас отделы «автомобилей б/у» появились у многих белорусских автодилеров. На вопросы «БДГ» отвечает Владимир КУДЕЛКО, директор департамента подержанных автомобилей ЗАО «Сифтранс» — официального дилера Automobiles Peugeot в Беларуси.

— Владимир Иванович, когда и почему был открыт департамент подержанных автомобилей?

— Первая такая сделка была заключена в 1997 году. Не секрет, что продать подержанный автомобиль гораздо труднее, чем его купить. Многие наши прежние клиенты испытывали трудности, продавая своего прежнего любимца. Помочь дорогому клиенту — святая обязанность предусмотрительного дилера. Так и появилась услуга «старый автомобиль в зачет при покупке нового».

— Что изменилось в работе вашего отдела за последние годы?

— Мы стали замечать рост спроса на 4–6-летние автомобили Peugeot, причем такой, что наших зачетных автомобилей не хватало. Тогда мы обратились за помощью к производителю, и теперь французские партнеры поставляют нам бывшие в употреблении автомобили под заказ. Данная схема работает несколько месяцев, но мы уверены в ее перспективности, видя первые результаты.

— Чем отличаются поставляемые вами автомобили б/у от тех, что пригоняют сюда перегонщики?

— Во-первых, это автомобили только из Франции. Чаще всего у них был только один владелец. Во-вторых, как правило, эти автомобили обслуживались на фирменном сервисе. Покупая у нас подержанный автомобиль, его будущий владелец может быть уверенным, что получит достоверный ответ на главный в таких случаях вопрос — какова биография машины. Это мы гарантируем. В-третьих, естественно, мы не берем автомобили, ресурс которых уже почти исчерпан — те, что мы привозим, при нормальном уходе способны отъездить еще не одну сотню тысяч километров.

— Что вы имеете в виду, когда говорите о «нормальном уходе»?

— Обслуживание на фирменном сервисе. Большинство подержанных машин, которые мы продаем, — это автомобили предпоследнего поколения, модели 405, 605, 806, Partner — в них уже есть сложные электронные системы, да и в целом их конструкция такова, что иметь с ней дело лучше специалистам, причем располагающим специальным оборудованием для диагностики и высокотехнологичного ремонта. Сомневаюсь, что где-либо еще в нашей стране есть такое оборудование и специалисты, кроме нашего фирменного сервиса.

— Какие модели пользуются наиболее высоким спросом?

— Практически все. Самый «дефицит» сейчас — это минивэн 806. Автомобиль выпускается с 1994 года, но до сих пор не утратил актуальности ни по дизайну, ни по техническим характеристикам. Интересно, что многие люди приходят и говорят: «Хочу 806-ю. Меня на ней возили и мне понравилось» — т.е. высоко оценивают уровень комфорта для пассажиров. А дефицитна эта модель потому, что мы не можем обеспечить ее поставки из Франции в нужной клиенту конфигурации так же быстро, как поставку легкового автомобиля. Как правило, заказывают дизель, конкретные цвета, а это затрудняет поиск. Всетаки 806-е еще очень далеки от выработки своего ресурса, и европейские владельцы пока не спешат от них отказываться. Хотя в конце концов такие заказы мы все же выполняем.

— Что ж, тенденция к росту популярности минивэнов налицо. А что с легковыми моделями?

— Здесь вне конкуренции 406-е. Это автомобиль-хит. Сейчас многие «пересаживаются» из больших машин в этот автомобиль среднего класса с одной целью — получить максимум комфорта. Опять же есть трудности с подбором, потому что 406-я сейчас, даже если ей 5–6 лет, еще «живее всех живых». Уникальный автомобиль, у нас на них очередь. Я считаю 2001-й годом рождения вторичного рынка 406-х.

— А как продаются автомобили 5-го поколения?

— 405-е и 605-е пользуются устойчивым спросом. Как правило, заказывают обновленные варианты кузова (для 405-й — начиная с 1993 года, для 605-й — с 1996-го), потому что у этих моделей лучше обстоят дела и с отделкой салона, добавлены некоторые интересные опции. Например, 605-я в хорошей комплектации — это роскошнейшая машина. На Западе люди просто стесняются покупать этот представительский лимузин для себя — по их меркам, это нескромно. Нашему же человеку — как раз то, что надо.

Ну а 405-я... Вы, наверное, знаете, что ее называют легендой европейского автомобилестроения. Это автомобиль, который доказал свою «неубиваемость» и в нашей стране. Такси Peugeot 405 за 6 лет отъездили по Минску по 400–500 тыс. км и до сих пор не просто живы, а очень даже резвы. Много ли вы знаете других автомобилей, способных к такой выживаемости? При этом 405-я — еще и комфортнейший автомобиль с очень просторным салоном. Места в нем — вагон, а внешне это типичный автомобиль для города — компактный, который всегда удобно парковать. Спросом, кстати, больше пользуются дизельные модели, хотя и любителей прокатиться «с ветерком» у нас тоже хватает. Для них — мощные, но экономичные бензиновые модификации.

Отмечу также, что в основном покупатели хотят автомобили с высоким уровнем комфорта — кондиционер, велюровый салон, электростеклоподъемники, литые диски и т.д. Мы стараемся идти навстречу этим требованиям.

— С чем вы связываете явный рост популярности марки Peugeot среди покупателей как новых, так и подержанных автомобилей?

— Вы знаете, это, наверное, рост культуры, «автомобильной» образованности. Помните, в начале 1990-х годов у нас знали только две марки — «Фольксваген» и «Мерседес» (причем любая иномарка, кроме «Фольксвагена», могла быть названа «Мерседесом»). А чего стоит популярная еще недавно «истина»: «Если автомобиль, то только немецкий»? Теперь это в прошлом. Люди имеют возможность видеть и сравнивать. И все больше поклонников в результате появляется у Peugeot. Я вам даже открою один маленький секрет: когда приходит покупатель, который хочет сделать выбор среди нескольких автомобилей одного класса (скажем, сравнивает VW Passat, Ford Mondeo, Mazda 626 и нашу 406-ю), мы никогда не расхваливаем свою модель. Просто даем человеку прокатиться с ветерком, желательно — вместе с женой и другими членами семьи. Результат в 9 случаях из 10 в нашу пользу. Так что главное — почувствовать разницу. Мы такую возможность людям даем.

— А реально ли приобрести через ваш отдел Peugeot 206?

— Этот автомобиль выпускается только 3 года, и пока его цена в 3-летнем возрасте довольно внушительна. Хотя желающих все равно больше, чем автомобилей. Признаюсь вам, что и на 206-е у нас очередь. Народ распробовал эту модель. Понял, что это не совсем «женский» автомобиль. Он, скорее, для стильных и модных. При этом комфортный и очень качественный. Думаю, через пару лет цены на 206-е «б/у» снизятся до вполне приемлемого уровня, и этот автомобиль переживет свое второе рождение на белорусских дорогах.

— В заключение — традиционный вопрос о ценах и сроках поставок. Как изменяются цены с возрастом автомобиля?

— Для автомобилей Peugeot это примерно 20% в первый год на авто с бензиновым двигателем и 10% — с дизельным, далее — по 10% в год бензин и по 5–7% — дизель. Так что считайте сами. Кстати, на коммерческие авто цены падают быстрее, что связано, скорее, с традицией авторынка, чем с реальным износом машины. Поэтому очень выгодно приобретать у нас грузопассажирские автомобили Partner и Boxer — «трехлетку» можно взять почти в два раза дешевле, чем новую.

От заказа до поставки проходит максимум один месяц, если, конечно, это не какой-нибудь эксклюзивный вариант. Для ускорения процесса, например, желательно заказывать не конкретный цвет, а указать те цвета, которые нежелательны.

Официальный дилер Peugeot в Беларуси ЗАО «Сифтранс»: г. Минск, ул. Свердлова, 23. Сервис: тел. 213-16-16. Отдел продаж: тел. 213-15-15.

ПРОИСШЕСТВИЯ И КУРЬЕЗЫ

Популярный актер попал в аварию

В Санкт-Петербурге попал в автомобильную аварию популярный российский актер Алексей Нилов, знакомый нашим читателям по «народным» телесериалам «Менты» и «Убойная сила». Подробности происшествия не сообщаются. Известно лишь, что в машине с Алексеем находилась артистка цирка Юлия Каманина, с которой он живет в гражданском браке уже более 2 лет. Близкие актера очень переживают из-за случившегося. Алексей по своей натуре фаталист. В многочисленных интервью, которые Нилов дал за последнее время, он признавался, что жизнь не раз предупреждала его о скорой смерти. Актер не скрывает, что много пьет. Даже бравирует этим. Еще в молодости он оказался в состоянии белой горячки, сдав с друзьями сессию в институте. Затем его ночью на улице чуть не убил какой-то пьяный, ударив ножом в спину. Благо нож был небольшим, и лезвие согнулось. А во время работы на стройке его сбило бетонной плитой и едва не придавило. Но Алексей не собирается менять свой бесшабашный образ жизни. Это проявляется и в его отношениях с женщинами. Он был три раза женат и теперь принципиально не хочет официально оформлять свой брак с Юлией Каманиной.

Охотники за прокладками

Рано утром недалеко от поселка Кольчино Мукачевского района Закарпатской области неизвестный, одетый в камуфляжную форму, остановил милицейским жезлом грузовичок Renault под управлением 42-летнего водителя, перевозившего из Будапешта во Львов гигиенические прокладки. Не успел водитель выйти из кабины, чтобы предъявить «гаишнику» документы, как сзади на него набросились несколько мужчин, натянули на глаза повязку и, связав руки, затолкали в легковушку. Через несколько дней рано утром водителя вывезли в район села Лецовица и там оставили на обочине со связанными руками и завязанными глазами. Пленник сумел снять с глаз повязку и около 2 км шел по дороге со связанными руками, пока не наткнулся на разбитую бутылку, с помощью которой и освободился. Дойдя до ближайшего населенного пункта, он связался с милицией. К поискам грабителей приступила усиленная группа сотрудников отдела внутренних дел, которая вскоре обнаружила брошенный Renault. Автомобиль оказался в технически исправном состоянии, но, как и следовало ожидать, без груза — весь товар стоимостью более Usd 17 тыс. бесследно исчез.

У Виктора Мережко угнали автомобиль

Неизвестные преступники угнали Volkswagen Golf у российского режиссера, драматурга и телеведущего Виктора Мережко. Автомобиль находился во дворе дома; в тот день телеведущий очень устал и не поставил его в гараж. Вместе с машиной исчезли паспорт драматурга и два его зонта, которые ему «дороги как память». По словам Виктора Ивановича, его Volkswagen давно «пасли». Автомобиль был оснащен современной системой сигнализации, но преступники ее отключили. Столичная милиция заявила, что в последнее время автомобили Volkswagen пользуются огромной популярностью у преступников. Поиски по горячим следам результатов не дали, но Виктор Иванович надеется, что преступники вернут ему машину из-за уважения к кинематографу.

«Время собирать гайки»

Сотрудники дорожной полиции Нижней Саксонии (Германия) в течение нескольких часов вручную собирали с проезжей части скоростного шоссе... гайки. Из-за этого происшествия был перекрыт участок скоростной автодороги между городами Фехта и Клоппенбург в направлении Бремена. Несколько ящиков гаек ночью потерял какой-то «пролетавший» по трассе грузовик.

Остановите музыку!

В Австрии водителям придется теперь заплатить штраф, если в своем автомобиле они слишком громко включают музыку. Специалисты выяснили, что громкая музыка мешает автомобилистам следить за тем, что происходит на дороге, — они полностью отдаются ритму и мелодии, не слыша при этом скрежета тормозов, криков, свистков и прочих сигналов. Поэтому было принято решение о необходимости штрафовать водителей, любящих погонять под слишком громкую музыку. Пока, правда, непонятно, как именно будет определяться допустимая громкость, и не установлен размер штрафа.

Три года за собаку

Суд города Сан Хосе во Флориде отклонил последнюю апелляцию 27-летнего Эндрю Бернетта, приговоренного к 3 годам тюрьмы за то, что он бросил маленькую собаку по имени Лео под колеса машин. Это самая тяжелая мера наказания за такие преступления. По свидетельствам очевидцев, в феврале 2000 года Барнетт так разозлился на автомобиль, с которым он столкнулся на магистрали, что с громкими криками схватил белого шпица, принадлежавшего водителю, и швырнул его в поток машин, в результате чего собака погибла. Хозяйка собаки Сара Макбарнетт очень хотела найти преступника, но у нее не было на это денег. Тогда был организован специальный фонд, которому удалось собрать Usd 120 тыс. Хозяйка собаки требовала для Барнетта как минимум 10 лет тюрьмы. Полиции удалось установить, что Барнетт виновен также в других преступлениях — он уже сидел в тюрьме в связи с исчезновением фургона своего подчиненного в декабре 2000 года. Кроме того, Барнетт неоднократно платил штраф за превышение скорости и лжесвидетельство.

АНАЛИЗ РЫНКА

«Японцы» и «европейцы» в Беларуси: что выгоднее?

Алексей СТАРОВОЙТОВ

Сегодня на наших дорогах не увидишь разве что, слона. Техника, состоящая на вооружении у отечественных автолюбителей, с каждым годом все многочисленнее и разнообразнее. Можно увидеть и шикарный «Линкольн», и стремительный «Порш». Насладиться классическими формами, изгибами и мощью «Мерседеса», окунуться в таинственный и неповторимый, как Япония, мир «Мазды», лишний раз убедиться в величии и рациональности «Лэндровера».



Возможно ли при среднем уровне доходов рассчитывать на автомобиль, который бы не превращался в головную боль для своего владельца, а способствовал решению его проблем? Для этого автомобиль должен быть надежным в эксплуатации и доступным по цене. Подержанные машины среднего класса старше 5–10 лет стоят практически одинаково. В такой ситуации на первый план выходит вопрос о том, каких дополнительных расходов он потребует в будущем.

Существует распространенное мнение, что, несмотря на более высокую надежность и выносливость японских автомобилей, покупка запчастей и их обслуживание обходятся дороже, чем для европейских. Группа студентов-социологов экономического факультета БГУ провела исследование рынка запчастей для подержанных автомобилей, чтобы выяснить реальную ситуацию.

Исходя из географического расположения автопроизводителей, их истории, традиций, философии, были определены наиболее характерные из них с точки зрения подходов к изготовлению автомобилей и с точки зрения соответствия жизненным принципам и вкусам большинства автомобилистов в нашей стране. Мы остановились на машинах 10-летнего возраста производства Германии, Японии и Франции. Из японских автомобилей была выбрана «Мазда», как самый массовый представитель японских производителей на белорусском автомобильном рынке. Францию в нашем обзоре представляет «Пежо», Германию — «Опель», «Форд» и «Ауди». Мы ориентировались на модели среднего класса, «седаны» с объемом двигателя от 1,6 до 2,0 л (больший объем только у дизеля для «Ауди-100» — 2,4 л.), с передними дисковыми вентилируемыми и задними барабанными тормозами без ABS. В обзоре рассматриваются Mazda 626 GD, Peugeot 405, Opel Vectra, Ford Sierra и Audi 100.

Основываясь на статистике по фактам обращения с неисправностями на СТО и условиях эксплуатации автомобилей на дорогах стран СНГ, был составлен список запчастей, заменять которые приходится часто. Это детали подвески, на которые ложится весь груз от плохого качества дорог, а также фильтры и тормозные колодки.

Подчеркнем, что рассматривались детали, происхождение которых не вызывает подозрений, т.к. их можно купить на специализированных СТО.

В прилагаемой таблице приведена информация о ценах по выбранным позициям запчастей. Она носит ориентировочный характер, т.к. цены на некоторые из деталей зависят от модификации автомобиля. В таблице такие запчасти отмечены звездочкой.

Обратим внимание и на то, что если вы будете производить ремонт на специализированной СТО, то цена за запчасть может быть ниже, чем в том случае, если вы покупаете деталь для самостоятельного ремонта (например, в случае с «Фордом» и «Пежо»). Как это ни парадоксально, ряд позиций по оригинальным запчастям интересен не только более высоким качеством, но и более низкой ценой по сравнению с «неоригиналом». Все запчасти для удобства объединены в группы: тормозные колодки, детали подвески и детали двигателя. Стоимость оригинальных запчастей узнавалась на фирменных СТО, а «неоригинальных» — в компании Sviat.

У каждого автомобиля конструкция подвески, сохраняя общие черты, имеет свои особенности, во многом определяющие ее надежность. Например, в среднем оригинальный сайлентблок для «Форда» стоит Usd 6, для «Опеля» — Usd 24, для «Пежо» — Usd 17, для «Ауди» — Usd 16, для «Мазды» — Usd 25. Однако в подвеске «Форда» сайлентблоки устанавливаются в сборе по четыре штуки и заменять их, как правило, приходится все одновременно. В этом случае суммарная стоимость составит Usd 24. Вместе с тем, согласно статистике, сайлентблоки на «Мазде» приходится заменять в среднем в 3 раза реже (по данным компании Sviat), чем на других перечисленных автомобилях.

Оригинальные рулевые тяги стоят Usd 40, 63, 34 и 102 для «Форда», «Опеля», «Пежо» и «Ауди» соответственно. Владельцу «Мазды» они обойдутся в Usd 54. Но срок их службы для «Мазды» дольше примерно в 2 раза.

Интересен следующий факт: у авторизованного дилера «Мазды» есть в наличии как оригинальные запчасти, так и запчасти для вторичного рынка для всех наиболее распространенных в Беларуси моделей, уже снятых с производства.

О надежности автомобилей можно судить по информации из авторитетных европейских СМИ. Согласно этим данным, именно японские автомобили занимают верхние строчки рейтингов по надежности, независимо от класса автомобиля, года выпуска и методики обработки результатов.

Мы привели информацию о ценах и сравнительной надежности европейских и японских автомобилей. Для нас самих результаты оказались достаточно неожиданными. Учитывая общеизвестный факт, что японские автомобили надежнее и ремонт их производится реже, запчасти для них обходятся дешевле, чем для европейских машин.

Надеемся, что это небольшое исследование поможет вам, исходя из собственных симпатий, сделать выбор в пользу наиболее приемлемого именно для вас варианта.

	Ford Sierra, 1990		Opel Vectra, 1990		Peugeot 405, 1990		Mazda 626, 1990		Audi 100, 1990	
Деталь	Оригинал.	Вторичн.	Оригинал.	Вторичн.	Оригинал.	Вторичн.	Оригинал.	Вторичн.	Оригинал.	Вторичн.
Тормозные колодки:										
– передние	26	12	35	18	49	25	55	23	31	32
– задние	21	42	93	20	44	30	30	30	40	24
Детали подвески										
Амортизатор перед.	–	40	49*	25	65*	40	54	35	10	40
Тяга рулевая	40	15	63	22	34	18	54	15	102	
Наконечник рулевой тяги	29	21	48	14	25	15	46	16	23	8
Сайлентблок	6*	2	24	5	17*	14	25	6	16	10
Шаровая опора	30	32	58	14	22	38		15	103	26
Подшипник ступицы	23	24	98	16*	53	45	74	65	57	99
Детали двигателя:										
– прокладка гол. бл. цил. (бензин)	21*	18	18*	25	30*	15	52	15	35	14
– прокладка гол. бл. цил. (дизель)	24*	22	38*	25	44*	28	90	30	63	20
Фильтр масляный (дизель)	0	4	7	4	6	5	25	12	42	5
Фильтр воздушный	0	5	15*	4	6	0	16	12	30	7
Фильтр топливный	13	10	77	6	9	10	49	12	13	30
Провода высоковольтные (комплект)	–	25	80	25	34*	25	115	25	55	25

НА ЗАМЕТКУ

Вскрытие показало...

Хитом этого года во многих странах стал новый, достаточно дорогой автомобиль Chrysler PT Cruiser — суперсовременная, насыщенная различными системами машина. Но профессиональные английские угонщики вскрыли ее... за 5 секунд.

Аналогичные эксперименты с другими новыми автомобилями, которые провел британский журнал WhatCar?, показали, что и прочие престижные марки сегодня в целом более доступны для грабителей, чем обычные «середнячки» и даже «малышки».

Профессиональные угонщики, которых пригласил журнал для своего теста, «проверили на прочность» 67 новых моделей. И 42 из них не выдержали 2 минут, а именно столько должен минимально продержаться любой автомобиль при взломе согласно требованиям Министерства внутренних дел Соединенного Королевства. Полноразмерный мини-вэн люкс-класса Chrysler Voyager был вскрыт за 6 с, Alfa Romeo 147 и Peugeot 306 — за 23 и 56 секунд соответственно. Тяжелее всего поддались машины марок SAAB, Audi, BMW и Jaguar. Защитные системы этих производителей настолько сложны, признались грабители, что проще проникнуть в дома владельцев этих авто и украсть ключи от машины либо напасть на хозяина прямо у автомобиля, чем возиться с замками и противоугонными системами.

По данным российской ДПС ГИБДД, менее чем за 5 секунд вскрываются практически все отечественные автомобили и большинство моделей корейских производителей, включая Daewoo Nexia, Kia Avella и Hyundai Lantra. От 30 с до 1 минуты держатся Renault Clio, Peugeot 206, Nissan Almera, Mitsubishi Carisma, Skoda Felicia. В пределах 2 минут — Toyota Avensis, Volvo S40, VW Golf, Skoda Oktavia, Seat Cordoba, джип Opel Frontera. Со взломом замка (но не более чем за 5 минут) вскрываются машины марок Mercedes-Benz, BMW, SAAB, Audi, Subaru, Mazda. Еще 10 минут тратится на вскрытие большинства самых популярных у нас охранных систем — как механических, так и электронных.

Таким образом, данные британских и российских специалистов свидетельствуют, что высокая цена машины еще не говорит о том, что ее замки столь же надежны.

«Горизонты» власти

мировая барахолка на Красной улице

Отдел расследований

«БДГ» уже публиковала материалы, посвященные проекту новой редакции российско-белорусской программы «Союзный телевизор». Они являлись своеобразным прологом к длинной и интересной истории. Сейчас мы готовы рассказать вам саму историю. Причем этот цикл публикаций вполне можно было бы назвать «Тайны большого белорусского бизнеса».

Для многих, возможно, будет откровением тот факт, что под покровительством высокопоставленных чиновников из президентского окружения делать в Беларуси неплохие деньги можно и в рамках госпредприятий. Например, на производстве и торговле телевизорами государственного предприятия и «цвета белорусской промышленности» ПО «Горизонт». Пользуясь особым покровительством действующего президента, это объединение стало своеобразным государственным офшором, возможностями которого активно пользовались и пользуются нечистоплотные дельцы-чиновники из ближайшего окружения Лукашенко, российские коммерсанты и очень известные фирмы из дальнего зарубежья. Обласканный Александром Григорьевичем в 1996 году и получивший колоссальные по белорусским меркам льготы «Горизонт» превратился в последние годы в мировую барахолку, где из некондиционной комплектации и выпущенной на ее основе продукции заинтересованные структуры «куют» миллионы долларов. Самое интересное, что об этом практически всем, кому надо, известно. Но все они, включая и правоохранительные органы, по тем или иным причинам хранят молчание в течение нескольких последних лет.

Начиналось все в 1996 году, когда на пост генерального директора ПО «Горизонт» Александр Лукашенко назначил Владимира Семашко. Под полученные объединением льготы по таможенным платежам и выплате банковских кредитов новый директор пообещал президенту вытеснить с рынка импортную продукцию и заменить ее не уступающими по качеству дешевыми телевизорами марки «Горизонт». Правда, «народный телевизор», как его тогда окрестили, в итоге не получился. Зато в 1998 году планы «Горизонта» расширились: став инициаторами межгосударственной программы «Союзный телевизор», белорусы вознамерились возглавить акцию по вытеснению иностранных производителей с российского рынка.

Но и эта программа, как показало время, тоже провалена. На «Горизонте», однако, не унывают. На прошлой неделе в Москве было предложено ее продолжение — «Союзный телевизор-2». В качестве основополагающего рычага реализации этих амбициозных планов и тогда, и теперь представителями «Горизонта» называется максимальное использование в качестве комплектации узлов и деталей отечественного производства, включая и кинескопы. С последними почему-то все время ничего не «срасталось» — ни на гомельском «Коралле», ни в рамках «Союзного телевизора» на воронежском «ВЭЛТе». Сейчас под кинескопную часть «Союзного телевизора-2» планируется направить Rur 1 млрд из Rur 2,7 млрд. Насколько это интересно для «Горизонта» в его нынешнем положении, сказать сложно. Главными поставщиками кинескопов для завода все это время оставались ведущие мировые производители: «Томсон», «Самсунг», «Экранас». Причем кинескопы как были, так и остаются «головной болью» руководства. Но одновременно, как показало наше расследование, они стали главным путем включения «Горизонта» в «серый» бизнес, привлекший в Минск крупные деньги. Этим, недолго думая, и воспользовались на объединении при поддержке высокопоставленных чиновников из окружения Лукашенко.

А начать свое расследование мы решили с одного очень интересного контракта, копия которого оказалась в распоряжении нашей редакции. Это контракт за №PL/010517669/2001/00050, заключенный 12.01.2001г. между РУП «ПО «Горизонт» и одним из основных поставщиков в Беларусь кинескопов — польской фирмой «Томсон Полколор». В соответствии с контрактом предполагается, что «Горизонт» получит в течение нынешнего года 148 тыс. кинескопов различных моделей.

Не знаем, рассматривался ли этот контракт в рамках расследования выполнения союзных программ, проводившегося в этом году с подачи российского премьера Михаила Касьянова, но почему-то никто не обратил внимания на 42 тыс. кинескопов (или почти 28% общего объема контракта), проходящих как изделия второго сорта: 12 тыс. A48EAX, 25 тыс. A51EBV и 5 тыс. A59EHJ. В английском варианте контракта эти изделия обозначены как кинескопы Second Grade (в переводе с английского—второй уровень, второе качество).

Второй сорт (так перевели с английского Second Grade сами юристы «Горизонта») для кинескопов показался нам нонсенсом. И, как выяснилось, неспроста. Во-первых, в прайс-листах польского «Томсон Полколор» кинескопы Second Grade вообще отсутствуют. Во-вторых, они и не могут там быть, потому что кинескоп, как мотор или пылесос (в отличие, скажем, от колбасы), вообще не может иметь сортности! Мнение авторитетных экспертов по этому поводу единодушно: техника должна либо однозначно отвечать, либо однозначно не отвечать определенному набору



Белорусские «телепузики»

нормативно-технических требований, проще говоря стандарту. В данном же случае с кинескопами Second Grade, поставляемыми в 2001 году по контракту в Минск, речь идет просто о... булгаковской осетрине «второй свежести». Все эксперты, с которыми мы проконсультировались, также единогласно утверждают, что речь может идти только об одном: технологическом браке производителя, который отгружает в Беларусь «Томсон» и который покупает «Горизонт».

Более того, исходя из некоторых положений контракта, стороны и сами знают, что они продают и покупают. На это указывает подпункт контракта, в котором сказано: «Стороны контракта осведомлены, что производство кинескопов второго сорта СЛУЧАЙНО (!) и в любом случае не запланировано». То есть «Томсон» не может изначально предугадать, сколько бракованной продукции он произведет и сумеет ли вложиться в требования белорусского партнера. Или, например, не может наверняка знать, сколько кинескопов будет выбраковано при контроле качества в процессе производства. Такие виды изделий также шли и идут в Минск. Об этом, в частности, свидетельствует тот факт, что наряду с кинескопами, на которых наклеена этикетка Second Grade, встречаются изделия, на которых надпись Second Grade наклеена поверх обычной маркировки «Томсона» для кондиционных кинескопов, включающей в себя обязательный лейбл фирмы и маркировку европейских сертификационных институтов.

В приложении №2 к вышеуказанному контракту стороны делают все-таки попытку как-то закамуфлировать настоящий смысл поставок кинескопов Second Grade. Там указывается, что эти «кинескопы соответствуют всем техническим параметрам и параметрам по безопасности согласно спецификации по применению «Томсон Полколор», исключая только дефект «пятна на экране». Последнее в принципе не очень большой дефект, который в доп и послеперестроечные времена у минских радиофизиков, собиравших телевизоры в «общагах», решался просто: постукиванием войлочной тапочкой по скоплению этих пятен. Если бы дело было только в этих дефектах, Владимиру Семашко оставалось воспользоваться опытом студентов и прилагать в качестве «дополнительной комплектации» к телевизионным приемникам с такими кинескопами по паре тапочек. Но, по мнению экспертов, в данном случае эта приписка к контракту формальна: по прайсу «Томсона» таких кинескопов не существует, а говорить о спецификации в отношении брака — это, уж извините, филологический нонсенс. Проще говоря, смысловая абракадабра.

Зачем же понадобилось очковтирательство? Это самый важный вопрос, ответ на который должны получить читатели уже от правоохранительных органов. Мы же можем только выстраивать версии. Для производителя кинескопов — всеми уважаемой фирмы «Томсон Полколор» — этот контракт решает немало проблем. Главная из них — утилизация брака. Если действовать цивилизованно (уничтожать брак), то необходимы сложные технологии. Во-вторых, этот процесс требует существенных финансовых затрат. Наконец, утилизация кинескопов влечет за собой экологические проблемы, к которым на Западе проявляют пристальное внимание. А тут вдруг находится партнер, способный избавить производителя от всех этих забот да еще и заплатить неплохие деньги. По нашим данным, так называемые второсортные кинескопы «Томсона» продаются «Горизонту» по цене всего на 5–10% меньше (процент колеблется в зависимости от вида кинескопа), чем стоит кондиционный стандартный кинескоп.

«Томсону» в данной ситуации остается только обезопасить свое имя: ведь все-таки продается технологический брак, который, как явствует из того же контракта, «Горизонт» намерен устанавливать в телевизоры. Поэтому-то в соглашении четко оговорено использование (вернее, запрет на использование) торговых марок производителя кинескопов на этом «виде» продукции, а заодно и на телевизорах, на которые они будут установлены. Так, в соответствии с контрактом «Томсон Полколор» может удалять свои метки, эмблемы и торговые марки перед отгрузкой на РУП «Завод «Горизонт». Вместо них на изделия наклеивается этикетка с надписью Second Grade, по которой затруднительно определить производителя. «Томсон» добивается также согласия «Горизонта» на то, что последний не будет использовать торговое название, торговые марки или общее изображение «Томсона» в продвижении, маркетинге или продаже своей продукции».

Впрочем, признаем, что, несмотря на столь жесткие условия, «Горизонт» не всегда следовал им. В Минске, судя по всему, полагали, что, платя за этот хлам такие деньги, завод платит и за имя: Second Grade — это как бы просто второй сорт, а вот Second Grade от «Томсона» — это уже нечто другое. По некоторым данным, поляками все-таки стали известны некоторые факты «неблаговидного» поведения белорусского партнера, что привело к серьезным проблемам в руководстве московского представительства польской фирмы.

Еще более очевидны «приобретения» от этого контракта для «Горизонта». Например, таким образом он решает текущие проблемы с дефицитом кинескопов на мировом рынке. Также благодаря поставкам некондиции из Польши заводу удается поддерживать имидж крупнейшего в СНГ производителя телевизионной техники. По статистике на объединении — постоянный рост объемов производства и продаж. По ведомостям — идут какие-то поступления в казну (хотя об этом можно говорить с натяжкой, поскольку эти кинескопы поставляются в Беларусь без таможенных пошлин). Все в сумме в свою очередь прибавляет веса и директору, и Лукашенко, который постоянно приводит «Горизонт» в качестве примера своего рачительного отношения к промышленным предприятиям.

Ситуация, надеемся, ясна. И особо надеемся, она заинтересует правоохранительные органы, так как и дураку ясно, что подобного рода соглашения помимо политических должны нести его участникам и известные экономические дивиденды (обычно подобные дивиденды контрактом не оговариваются). В данном случае на разных стадиях реализации этой схемы ее участниками можно назвать производителя кинескопов, производителя телевизоров, а также некоторые российские коммерческие структуры, занимающиеся реализацией конечного продукта. Выяснять, сколько, как и куда уходят деньги, выкладываемые за кинескопы, которым даже не грош цена, — это уже не наша прерогатива. Хотя, по оценкам специалистов (учитывались объемы поставок второсортных кинескопов, цена на кинескопы и сроки, в течение которых производилась отгрузка брака в Минск), речь идет о Usd 40 млн, которые, по расчетам, могли получить участники этой аферы.

Мы не зря включили в число участников этой схемы россиян. Телевизоры с кинескопами второго сорта поставляются в Россию, которая в целом сегодня является крупнейшим потребителем минских телевизоров. По словам специалистов, прохождение их в местную торговую сеть даже с такими «характеристиками» не составляет проблем. У «Горизонта» существует отлаженная сбытовая сеть, эксклюзивные договоры и довольно серьезные партнеры, которых курируют очень известные в России люди. Более того, сама по себе схема, воплощенная в генеральном контракте «Горизонта» с «Томсоном», очень заинтересовала российских коммерсантов. Они сегодня работают с белорусским предприятием по «томсоновским» Second Grade на давальческой основе. Например, нам известно, что по такой схеме в конце прошлого — начале нынешнего года была осуществлена поставка в Минск партии «второсортных» кинескопов A59EHJ13X01 по договору РУП «Кабельное и спутниковое телевидение» (дочерняя структура РУП «ПО «Горизонт») с некоей петербургской фирмой «МежТелеКом». Были и другие похожие контракты. Всего же, по подсчетам экспертов, из общего объема производимой «Горизонтом» продукции с «начинкой» «Томсона» до 40% приходится на продукцию с так называемыми кинескопами второго сорта. И это только то, что касается комплектации «Томсона». Есть данные, что на «Горизонт» через российских посредников поставлялись некондиционные кинескопы других известных фирм!

Все эти контракты выявить сложно. Дело в том, что, как показало наше расследование, поставки некондиционной комплектации в Минск, в частности, тех же кинескопов «Томсона», ведутся уже несколько лет. Точнее — с 1996 года, то есть с того самого времени, как свое «шефство» над заводом установил Александр Лукашенко. Доказательством этому служит один из обнаруженных нами телевизоров с «томсоновским» кинескопом под маркировкой Second Grade. Этот «Горизонт» модели 54 CTV 656 выпущен как раз в 1996 году. Для любопытных мы даже готовы поделиться его серийным номером, а также фамилией и адресом владельца. Впрочем, этому владельцу еще очень повезло по сравнению с одним добропорядочным гражданином России, пожаловавшимся в мае 2001 года на «Горизонт» самому президенту Лукашенко. Но об этой не менее интересной истории речь пойдет уже в следующей публикации «БДГ».

Продолжение следует

ПОДРОБНОСТИ

Переговоры с пивной пеной у рта

Вадим СЕХОВИЧ

Внеочередное собрание акционеров ОАО «Криница», состоявшееся 21 августа, сделало важный и долгожданный шаг навстречу устремлениям потенциального инвестора предприятия — ОАО «Пивоваренная компания «Балтика». По предложению концерна «Белгоспищепром» наложен временный мораторий на преимущественное право акционеров на продажу своих пакетов. И хотя этот подпункт итогового протокола не называет ни имен, ни причин, эксперты однозначно уверены, что таким образом резервируется пакет акций ОАО «Криница» для инвестора, разрабатывающего сейчас бизнес-план, — пивоваренной компании «Балтика». Впрочем, как показывает развитие ситуации на белорусском пивном рынке, далеко не все складывается в пользу хозяина «Балтики» г-на Боллоева. В последние месяцы в Беларуси активизировались главные конкуренты «Балтики», которые не желают отдавать белорусский рынок питерцам.

Представители «Балтики» во главе с директором по развитию ОАО «ПК «Балтика» Адамом Тлехураем также приняли участие в собрании акционеров. Пока они находились там вне президиума — в статусе приглашенных лиц. Однако, по мнению специалистов, в таком положении им осталось ходить не более месяца. Именно в середине сентября в соответствии с процедурой будет объявлено о результатах льготной подписки на акции «Криницы», которая официально завершилась 16 августа. Необходимостью увеличения доли трудового коллектива в акционерном капитале «Криницы» (и лиц, приравненных к ее рабочим) обосновывалась отсрочка в подписании конечного договора между «Балтикой» и «Криницей». Теперь она фактически снята.

Сегодня идет подсчет результатов льготной подписки. Как надеются в наблюдательном совете ОАО «Криница», доля трудового коллектива должна увеличиться с сегодняшних 10,52% до 17–18%. Остальные 82–83% сохранит за собой государство, которое наконец получает возможность расплатиться акциями за предлагаемые «Балтикой» инвестиции.

Напомним, что в соответствии с первоначальными планами «Балтика» была готова вложить в минское предприятие около Usd 50 млн. Пока, правда, неизвестно, на продажу какого пакета пойдет Мингосимущество Беларуси. Но обе стороны прекрасно понимают, что при такой сумме речь может идти только о контрольном пакете акций «Криницы». Получив его в свою собственность, «Балтика» намерена на первом этапе вложить в завод около Usd 25 млн. Это позволило бы вдвое увеличить мощности «Криницы», которые составили бы 15 млн дал пива в год. И выпуск своего пива «Балтика» намерена начать уже весной 2002 года. Однако неоднократно подчеркивалось (в том числе и при личной встрече главы российского концерна Таймураза Боллоева с президентом Александром Лукашенко), что «Балтика» рассчитывает на большее. А именно на 30 млн дал в год, мощности по выпуску которых в конечном итоге планируется создать в Минске. Это обстоятельство и вызвало главные претензии к этому проекту со стороны белорусских производителей. Ведь при таких объемах, которые составляют годовую производительность всех вместе взятых белорусских предприятий данного профиля, речь пойдет о полном вытеснении отечественных пивоваров с собственного рынка. Поэтому в качестве противовеса «Балтике» они усиленно ищут других инвесторов.



Российские компании тоже не испытывают большого удовольствия от того, что белорусский рынок может перейти под полный контроль «Балтики». Например, в данный момент рассматривается возможность участия в некоторых белорусских предприятиях калининградского «Остмарка». Агрессивная рекламная политика этой компании на белорусском рынке дополнилась в последние недели и реальными проектами по производству пива, а не только по его продаже. Сейчас «Остмарк» ищет площадку для производства. По данным «БДГ», несколько недель назад с участием своих белорусских дистрибьюторов владельцы «Остмарка» провели инспекционную поездку по ряду белорусских предприятий. Всего рассматривалось шесть пивзаводов, но наибольший интерес среди них вызвал лидский. А чуть раньше руководство Лидского пивзавода побывало в Калининграде.

Еще большие опасения у «Балтики» должны вызывать динамичные переговоры московского «Очаково» с минскими областными властями относительно покупки контрольного пакета находящегося в их ведении Слуцкого пивзавода. Интересно, что в тот же день, когда проходило собрание акционеров «Криницы», в Минском облисполкоме состоялось расширенное совещание по поводу сотрудничества с «Очаково». Как уже сообщалось в СМИ, на данный момент подписан протокол о намерениях с этим российским производителем, в соответствии с которым «Очаково» готово вложить Usd 20–25 млн в создание в Слуцке производства по выпуску 5 млн дал пива в год, т.е. фактически за россиянами резервируется 20% уже как бы отданного «батькой» «Балтике» белорусского пивного рынка. Добавим также, что глава «Очаково» Кочетов недавно лично встречался со своим белорусским протеже — губернатором Минской области Домашкевичем. Эта встреча в отличие от переговоров Лукашенко и Боллоева не афишировалась. Хотя предложения «Очаково» (например, по тем же объемам возможных инвестиций в белорусское пивоварение) немногим уступают широко разрекламированным в СМИ и в белорусских верхах намерениям «Балтики». На этой встрече стороны договорились о выработке конкретных механизмов по реализации инвестиционного проекта на Слуцком пивзаводе.

В Миноблисполкоме корреспонденту «БДГ» подтвердили, что в случае экономической целесообразности проекта обсуждаемые сегодня объемы инвестирования и объемы выпуска на Слуцком пивзаводе могут быть пересмотрены в сторону их увеличения.

Наконец, насторожить «Балтику» должны и кадровые пертурбации, происходящие в «Белгоспищепроме», который (в бытность Ивана Шаколо его руководителем) курировал проект с «Балтикой». Но дело в том, что сегодня на освободившееся место президента концерна прочат заместителя председателя Минского облисполкома Виктора Казеко, который в свою очередь является одним из активных участников переговоров с «Очаково».

КОРОТКО

* * *

Экспорт белого сахара в Беларусь в ближайшее время будет осуществляться без согласования с органами госуправления. Об этом сообщил в ходе заседания круглого стола по проблемам развития сахарной промышленности заместитель министра иностранных дел страны Александр Михневич.

Кроме того, отметил замминистра, будет упрощен порядок импорта сахара. Ввоз этого продукта необходимо будет согласовывать только с концерном «Белгоспищепром», пояснил он.

В настоящее время рынок сахара регулируется путем определения годовых квот на импорт сахара-сырца. Деятельность фирм-поставщиков лицензируется. На 2001 год импортная квота тростникового сырья составляет 450 тыс. тонн. Она распределена между пятью поставщиками, в числе которых УП «Белая Русь» и четыре белорусских сахарных завода. Экспорт белого сахара производится после регистрации контрактов в Министерстве иностранных дел при согласовании с Минторгом и «Белгоспищепромом».

Александр Михневич отметил, что импорт белого сахара в последние несколько лет снижается. Если в 1998 году было ввезено 133 тыс.т, в 1999 году — 72 тыс. т, в 2000 году — 46 тыс. т, то за первое полугодие 2001 года — всего 17 тыс. т, констатировал замминистра. В то же время экспорт белого сахара, по его словам, только за первую половину нынешнего года составил 162 тыс. тонн. Для сравнения: в 1998-м — 224 тыс. т, в 1999-м — 237 тыс. т, в 2000-м — 256 тыс. тонн. Потенциал отрасли позволяет говорить о возможности экспортировать в текущем году до 280 тыс.т белого сахара, подчеркнул Александр Михневич.

«Мы всемерно будем поддерживать тенденцию увеличения экспорта, поэтому и приняли решение снять все ограничения при поставках белого сахара на внешние рынки», — отметил замминистра.

* * *

Первые выплаты кредиторам обанкротившегося «БелКомБанка» начались 22 августа.

По решению комитета кредиторов и в соответствии со статьями 122 и 150 Закона РБ «Об экономической несостоятельности (банкротстве)» вкладчики — физические лица получат 19% суммы основного долга, говорится в сообщении НБ РБ. (Общая задолженность «БелКомБанка» перед кредиторами составляет эквивалент Byb 8,038 млрд, в том числе перед физическими лицами — Usd 2,95 млн. — **Интерфакс.**)

Исходя из распределения обязательств «БелКомБанка» перед населением по регионам вкладчикам в Гомельской области будет выплачено в эквиваленте около Usd 240 тыс., в Брестской — Usd 127 тыс., в Гродненской — Usd 63 тыс., в Минской области и в Минске — Usd 78 тыс., говорится в сообщении НБ РБ.

Вкладчикам необходимо обращаться в учреждения «БелКомБанка» по следующим адресам: г.Минск, ул.Могилевская, 43, тел. 210-42-03; г.Брест, ул.Московская, 346, тел. 41-11-41; г.Гомель, пр.Ленина, 10, тел. 53-12-76; г.Гродно, ул. Тельмана, 3, тел.72-23-00.

В дальнейшем задолженность будет погашаться по мере реализации имущества «БелКомБанка» и проведения работы по возврату активов банка. Информация о времени следующих выплат будет опубликована в печати, говорится в сообщении НБ РБ.

ТРАНСПОРТ

Разгрузка дорог по-немецки

Отдел информации

Белорусских перевозчиков, жизнь которых и так нельзя назвать легкой, в скором времени ждут новые проблемы. На этот раз на дорогах Германии. И связаны эти проблемы с планами немецкого правительства: начиная с 2003 года Германия вводит новый закон о взимании сбора за проезд по автомобильным дорогам. Очевидно, что в результате введения такого сбора стоимость транзита грузов по территории этой страны увеличится.

Предполагается, что сборы будут взиматься как с немецких, так и с зарубежных автомобилей грузоподъемностью 12 и более тонн. Размеры и порядок взимания сбора пока не определены. Впрочем, по оценке специалистов, новые автомобильные сборы не носят запретительного характера. Споры ведутся вокруг суммы от Dem 0,27 до Dem 0,37 за один километр.

Цель введения нового автомобильного сбора — увеличение объемов бюджетного финансирования строительства новых автомагистралей. Германское правительство рассчитывает создать систему, при которой перевозчики оплачивали бы фактическое использование ими автодорог. На эти цели немецкое правительство предполагает выделять ежегодно до Dem 1,5 млрд. Половина этой суммы будет направляться на финансирование строительства автодорог, столько же — на финансирование железнодорожного и речного транспорта. По мнению экспертов, таких объемов финансирования должно хватить для значительного увеличения пропускной способности немецких дорог с учетом прогнозируемого роста транспортного потока в результате расширения Евросоюза.

Впрочем, новый сбор вводится не только ради пополнения государственной казны. Самая главная цель — добиться переориентации грузовых потоков на железнодорожный транспорт. Предполагается, что из-за удорожания стоимости перевозок по автомобильным дорогам часть грузопотоков переместится на железнодорожный транспорт. В противном случае, по прогнозам экспертов германского правительства, грузоперевозки по автомобильным дорогам к 2015 году возрастут на 60%. А это создаст серьезные проблемы на немецких дорогах, значительно уменьшив их пропускную способность.

СОВЕТЫ АВИАПУТЕШЕСТВЕННИКУ

Платит спонсор

Довольно часто встречаются ситуации, когда у людей, которые хотят навестить родственников за границей или своих друзей, нет средств заплатить за перелет. В то же время их транспортные расходы согласна оплатить приглашающая сторона.

Обычно в таких случаях люди пытаются перевести деньги из-за границы в Беларусь, чтобы самостоятельно забронировать и оплатить билет. Однако это оборачивается существенными комиссионными за перевод. Но всего этого можно избежать. Если за вас кто-то платит — достаточно прийти в агентство, забронировать авиабилет и попросить агентство послать счет спонсору. Процесс оплаты достаточно быстр. При этом не требуется практически никаких дополнительных расходов. И лишь в некоторых случаях стоимость авиабилета может незначительно увеличиться (на Usd 10–20).

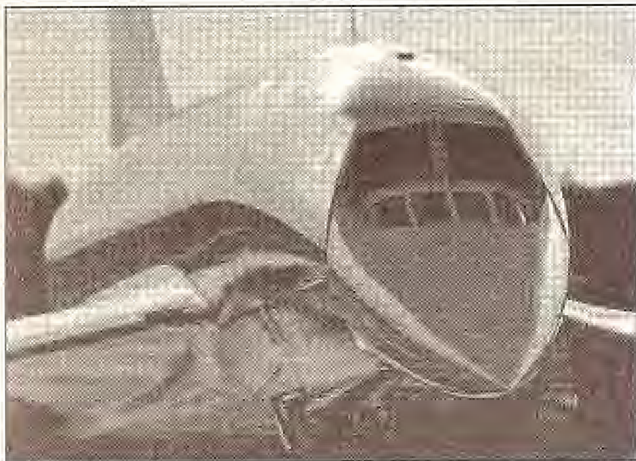
Опасаться, что агентство не выполнит свои обязательства, бессмысленно. Деньги, перечисляемые банком, легко отслеживаются.

Часто подобный вариант решения финансовых вопросов путают с PTA (Prepared ticket advice). В случае с PTA спонсор за границей приходит в заграничное же агентство, бронирует билет для путешественника и оплачивает его. После этого пассажир должен явиться в офис нужной авиакомпании и забрать авиабилет при предъявлении документа, удостоверяющего личность. В этом случае все заботы ложатся на плечи спонсора. Для пассажира в этом варианте есть несколько недостатков. Так, вы не сами выбираете маршрут, время полета — за вас это делает спонсор. Возможно и возникновение трудностей с извещением агентства об оплате — в конце концов, и уведомительные письма иногда просто теряются.

Заметим, что бывают и обратные ситуации, когда люди, живущие в Беларуси, приглашают к себе друзей, родственников и берут на себя транспортные расходы. Эту операцию также проще осуществить через агентство. В агентстве можно забронировать, оплатить билеты для своих друзей или родственников. После этого они смогут забрать купленные для них билеты в ближайшем к ним представительстве авиакомпании.

Подготовлено туристическим агентством «Мерлинтур»

КОРОТКО



Concorde возвращается

Сверхзвуковой пассажирский лайнер Concorde возьмет на борт пассажиров уже в сентябре этого года.

Авиакомпании British Airways и Air France, во флот которых входит несколько сверхзвуковых самолетов, ожидают, что в ближайшее время будет выдано разрешение на полеты Concorde.

Летный сертификат самолета был отозван прошлым летом, после катастрофы Concorde, принадлежащего авиакомпании Air France, в которой погибли 113 человек.

Concorde был быстро модифицирован, что сделало его более безопасным. Самолет уже совершил несколько испытательных полетов этим летом. British Airways сообщила, что надеется возобновить коммерческие рейсы уже в конце лета, а Air France планирует поднять в воздух свои сверхзвуковые лайнеры осенью. Согласно предположениям британской авиакомпании, Concorde будет совершать один рейс в день. Планы французского авиаперевозчика пока остаются неизвестными.

Ситуация окончательно разрешится после девятой и последней встречи рабочей группы, состоящей из представителей транспортных министерств Великобритании и Франции и представителей гражданской авиации.



ТЕНДЕНЦИИ

Самый безопасный вид транспорта

Дмитрий ПОДОЛИНСКИЙ, туристическое агентство «Мерлинтур»

Полеты и авиация вызывают у большинства людей ассоциации, связанные с легкостью, скоростью, голубым небом, улыбающимися стюардессами, высокими технологиями и прочими подобными вещами. Однако многие при упоминании о самолете задумываются о турбулентности, боязни высоты, закрытого пространства и больше всего — об авиакатастрофах. Но статистика показывает, что авиация является самым безопасным видом транспорта в мире.

Сообщения об авиакатастрофах, в которых сразу погибает более 10 человек, облетают весь мир практически со скоростью звука. К звуку также добавляют колоритную картинку места катастрофы с несметным количеством обломков, спасателей и людей в неустанных поисках самописца, «черного ящика», который вовсе и не черный, а оранжевый. Все это внушает ужас миллионам бывалых и тем более потенциальных авиапутешественников. Тем не менее, несмотря на эти невеселые зарисовки из авиационной жизни, самолет по-прежнему остается одним из самых безопасных видов транспорта в мире, в несколько раз безопаснее, чем, скажем, автомобиль или морской лайнер.

Для того чтобы оценить перспективы развития пассажирских авиаперевозок с точки зрения безопасности, давайте взглянем на некоторые статистические данные последнего десятилетия.

Если сравнить статистику крушений воздушных судов и количество их жертв (см. табл. 1) с количеством пассажиров, перевезенных авиакомпаниями первой десятки, к примеру, в 1999 году, а это более чем полмиллиарда человек, то очевидно, что самолет по-прежнему остается одним из самых безопасных видов транспорта в мире. Число инцидентов, произошедших в воздухе, и их жертв просто несравнимо с сотнями тысяч людей, ежегодно гибнущих в автомобильных катастрофах на земле. Намного больше вероятность попасть под машину, переходя улицу, чем погибнуть в авиакатастрофе.

Как показывает таблица 2, в развитых странах наибольшее число жертв на совести автомобильного транспорта, на втором месте — железные дороги и лишь за ними — воздушный транспорт. Более того, большинство жертв воздушного транспорта приходятся на так называемую частную авиацию — самолеты, принадлежащие физическим лицам или компаниям, организациям.

Повышенное внимание авиакомпаний к безопасности привело к тому, что стандарты безопасности в воздушном транспорте находятся на недосягаемом уровне в сравнении с прочими разновидностями транспорта. Причем при стремительном росте объема авиаперевозок наблюдается однозначная тенденция к сокращению числа жертв и инцидентов с течением времени. В девяностых годах число жертв было меньше, чем в восьмидесятых. Увы, про автомобильный транспорт этого не скажешь.

Дело случая

Наша ежедневная практика общения с авиапассажирами показывает, что при покупке авиабилета люди все чаще и чаще интересуются, на каком самолете им придется лететь — реактивном или турбовинтовом, какой модели и какого производителя. Большинству пассажиров марка самолета, например, Embraer, практически ничего не говорит. Однако упоминание любой марки самолета, родившегося за пределами бывшего СССР, вызывает больше доверия, чем, скажем, Як-40 или Ан-24.

Слухи о небезопасности многих советских моделей самолетов серьезно преувеличены, что подтверждается сравнительной статистикой жертв советских и западных моделей самолетов. Например, возьмем два наиболее распространенных авиалайнера одного класса, появившихся в одно и то же время — советский Ту-154 и Boeing 737. Всего с Ту-154 произошло более 50 серьезных инцидентов, в которых погибло порядка 2 тыс. человек. С Boeing 737 — около 100 инцидентов с числом жертв порядка 2,7 тыс. человек.

Многие путешественники, как правило, опытные в перелетах, не преминут уточнить, на самолете какой авиакомпании им предстоит пролететь, скажем, между Фениксом и Солт-Лейк-Сити или Лос-Анджелесом и Портлендом. Тут их интересуют не только тип и марка самолета, на котором они пролетят над заладными штатами, но и репутация того или иного авиаперевозчика в области обеспечения безопасности полетов.

Можно отметить, что крупные авиакатастрофы крайне редко случаются на трансатлантических перелетах. Стандарты безопасности на этих рейсах весьма высоки. Кроме того, полеты осуществляются, прежде всего, на трех-, четырехмоторных авиалайнерах. Из двухмоторных самолетов используются только Boeing 767, A310 и A330.

Существует предубеждение, что европейские авиакомпании надежнее, чем американские. Это не совсем оправданное мнение. Да, в США происходит наибольшее количество авиакатастроф, но и более половины из 6 тыс. используемых в мире коммерческих пассажирских самолетов летают именно над Северной Америкой. Впрочем, те, кто не совсем доверяет американским авиакомпаниям, могут лететь в Америку на самолетах европейских авиаперевозчиков.

Большинство белорусских пассажиров, стремящихся за океан, пользуются услугами европейских компаний — KLM, LOT, Air France, Lufthansa, «Аэрофлот» и др.

Как правило, у уже полетавших за рубежом авиапассажиров вызывает определенные опасения перспектива отправиться в полет на рейсе «Аэрофлота», «Киев Авиа», «Красэйр» или какой-либо другой авиакомпании, рожденной на территории постсоветского пространства. Многим кажется, что каждый рейс этих авиакомпаний непременно должен заканчиваться плачевно. Виной тому зачастую тотальное недоверие к устаревшему флоту самолетов и подорванная репутация отечественных авиастроителей. Но репутация авиаперевозчиков стран бывшего СССР в отношении безопасности (как и в отношении сервиса, что стало особенно заметно в последние несколько лет) не так уж и плоха, как себе многие представляют.

Кроме того, как и вообще в человеческой жизни, в авиации зачастую важную роль играет его величество случай. Даже авиакомпании, обладающие самой хорошей репутацией в сфере безопасности полетов, не застрахованы от несчастных случаев. Например, в 1998 году авиационный мир просто потрясла весть о крушении рейса SR111 швейцарской авиакомпании Swissair, следовавшего из Нью-Йорка в Женеву. Авиалайнер американского производства McDonnell Douglas-11 упал в воды Атлантического океана вместе с 214 пассажирами и 14 членами экипажа на борту. Никто не мог представить, что такое могло случиться с одной из старейших авиакомпаний мира, с одним из самых молодых, современных и безопасных флотов самолетов в мире, с по праву считавшейся лучшей в Европе базой технического обслуживания самолетов в аэропорту Клотен в Цюрихе.

Увы, абсолютно безопасных видов транспорта нет. Поэтому путешествие до сих пор остается небольшим, но все-таки приключением.

Жертвы на транспорте в странах «большой семерки» (G7) в 1996 году

	Канада	Франция	Германия	Италия	Япония	Великобритания	США
Всего	3502	Н.и.	Н.и.	Н.и.	Н.и.	Н.и.	44644
Воздушный транспорт, в т.ч.:	75	67	106	Н.и.	Н.и.	50	1089
Авиакомпании	28	1	10	Н.и.	Н.и.	7	457
Частная авиация	47	66	96	Н.и.	18	43	632
Автомобильный транспорт	3091	8541	8758	6688	11674	3740	42065
Железнодорожный транспорт	119	150	309	213	Н.и.	210	1039

Н.и. – нет информации

Источник: US Department of Transportation

КОРОТКО

К Эйфелевой башне планируется пристроить подземный ход

Администрация башни вынашивает планы по строительству подземного хода. Таким образом, на территории памятника появятся новые рестораны и музей, и посетители смогут проводить больше времени в знаменитой парижской достопримечательности. Разработчиков идеи вдохновляет подземный ход к Лувру, хорошо себя зарекомендовавший в туристическом плане. Сообщается, что 324-метровую башню в 2000 году посетило 6,37 миллиона человек, и администрация надеется только увеличивать эти показатели. Возведение подземного хода ориентировочно обойдется в 500 миллионов франков и потребует трех лет строительных работ.

Растет популярность ледокольных туров

18 августа 105 японцев отправятся к Северному полюсу на борту атомного ледокола «Ямал». Это уже третье путешествие такого рода за это лето. Известные исследователи Виктор Боярский и Никита Овсянников будут проводить для японцев лекции о флоре, фауне, истории освоения Арктики. Своеобразной кульминацией путешествия станет высадка на льдину в районе Северного полюса и празднование этого события.

Испанские визы по новым правилам

Консульство Испании ввело новые правила оформления виз. Особое внимание уделено молодым девушкам — от них теперь потребуется особая подборка документов. Им необходимо предоставлять ксерокопию всех страниц гражданского паспорта, справку с места работы с указанием оклада и должности. Замужние женщины без места работы, отправляющиеся в тур без мужа, представляют гарантийные документы о наличии средств для поездки, то есть справку с места работы супруга с указанием оклада. А неработающие незамужние девушки представляют документы, удостоверяющие источник финансирования поездки за границу, а если девушка — студентка, то и справку с места учебы.

В Молдове гости должны тратить не менее $ 30 в день

Вступило в силу постановление правительства Республики Молдова, в котором введены новые правила въезда иностранцев в эту страну. Как указано в тексте постановления, граждане иностранных государств и лица, не имеющие гражданства, которые прибывают на территорию Молдовы без официальных приглашений сроком до 90 дней, обязаны представить пограничникам не только паспорт, но и документы, подтверждающие, что они обладают достаточными финансовыми средствами. Под «достаточными финансовыми средствами» подразумевается наличие минимум $30 на каждый день пребывания в стране. Кроме того, иностранные граждане обязаны иметь при себе билеты на обратную дорогу.

АНОНС

Начни путешествовать с BDG-Online

Уже больше недели работает новая часть интернет-портала «Белорусской деловой газеты» BDG-Online. Новый сайт называется «Туризм», его адрес в Интернете — tourism.bdg.by.

Он предназначен в первую очередь для тех, кто желает иметь полную информацию о турах, предлагаемых белорусскими туроператорами. Информация на сайте обновляется регулярно, здесь вы можете, выбрав интересующее вас направление, узнать о ценах на туры, а также сделать выгодную покупку в магазине «горящих» путевок.

Кроме того, ресурс «Туризм» предлагает вам постоянно обновляемую ленту туристических новостей, полезную информацию о том, как вести себя в той или иной стране, и большой архив статей из регулярного специального обозрения «БДГ» «Туризм». Сайт находится в постоянном развитии, и в скором времени его посетителям станет доступен целый ряд удобных сервисов, как, например, поиск и заказ авиабилетов или конкретных туров. Если вы хотите отдыхать недорого и качественно, а если повезет, выиграть бесплатную путевку, или вам просто интересна информация о дальних странах, запомните простой адрес нового ресурса *BDG-Online — www.tourism.bdg.by.*

Для туристических фирм размещение информации о турах на данном сайте пока бесплатное. Так что рекомендуем поспешить!

Лицензии фирм, разместивших рекламу в таблице «Весь мир на ладони» (выданы Министерством спорта и туризма Республики Беларусь)

VARES REISID ... № 352/02.02.2001г. до 02.02.2006г.	БЕЛОРИЕНТИР ... № 10/30.06.2000г. до 30.06.2005г.	ДЖОРДАНА ... № 355/02.04.2001г. до 02.04.2006г.	КЛИМОВИЧ ИП ... № 502/26.07.2001 до 26.07.2006г.	ЛОРИТАНТУР ... № 258/05.12.2000г. до 05.12.2005г.	ОМИСАН ... № 383/17.04.2001г. до 17.04.2006г.
АКСМ ... № 102/08.09.2000г до 08.09.2005г.	ВНЕШИНТУРИСТ ... № 180/16.10.2000г. до 16.10.2005г.	ДЖЭТТРЭВЕЛ ... № 371/02.04.2001г. до 02.04.2006г.	КОЛОР ЛЭНД ... № 589/1/26.11.99г. до 26.11.2001г.	ЛЮКСТУРСЕРВИС ... № 370/02.04.2001г. до 02.04.2006г.	ОСТКОМ-ПЛЮС ... № 195/25.10.2000г. до 25.10.2005г.
АКТАМ ... № 35/12.07.2000г. до 12.07.2005г.	ГЕЛЕНА ... №177/17.10.2000г. до 17.10.2005г.	ЗОЛОТАЯ МИЛЯ ... № 466/25.06.2001г. до 25.06.2006г.	КОМКОН-ТУР ... № 210/25.10.2000г. до 25.10.2005г.	МАГАЗИН ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ № 223/25.10.2000г. до 25.10.2005г.	РОСТИНГ ... № 248/16.11.2000г. до 16.11.2005г.
АНАДИМТУР ... № 233/16.11.2000г. до 16.11.2005г.	ГЛОБУС ... № 585/1/26.11.99г. до 26.11.2001г.	ИНТУРВЕСТ ... № 365/02.04.2001г. до 02.04.2006г.	ЛАТИНСЕРВИС-2000 ... № 468/25.06.2001г. до 25.06.2006г.	НИКИТА ТУР ... № 359/02.04.2001г. до 02.04.2006г.	ЭЛДИВИ ... №346/20.03.2001г. до 20.03.2006г.

Комедия, да и только!

а так мечталось о театре...

Кристина КРЕМНЕВА

...Одна девушка рассказывала, как чуть было не поссорилась со своим молодым человеком. А все из-за театра — Белорусского государственного музыкального.

Дело в том, что когда-то в школе она ходила в культпоход. На «Марицу». Ничего, понравилось. Решила с мамой сходить на что-нибудь еще в тот же театр. Изучила афишу, купила билеты. Приходит — а там снова «Марица». Ничего, посмотрела из-за мамы, которая этот спектакль не видела. Потом познакомилась с парнем. А тот культурным оказался, предложил сходить в театр. Она, естественно, намекнула, что любит оперетту, но «Марицу» уже смотрела. И не один раз. Он как джентльмен выбрал другой спектакль. А пришли — снова «Марица». Ну, она еще раз посмотрела из-за парня, который ту «Марицу» не глядел. А он, чтобы ошибку исправить, снова билеты купил. И даже накануне в кассу перезвонил, чтобы убедиться в правильности своего выбора. Финал, думаю, ясен: была снова «МАРИЦА»!

И это не анекдот. Это суровая правда жизни. Чтобы в этом убедиться, достаточно изучить афиши театра за последний сезон. Афиши и замены спектаклей, которые часто происходили так внезапно, что сами артисты узнавали об этом не просто в день спектакля, а буквально за пару часов до начала. Но если бы в этом была вся комедия! К сожалению, это действительно всего лишь комедия в сравнении с теми трагедиями и даже драмами, которые в этом театре происходят почти постоянно (и, увы, совсем не на сцене). С непонятным завидным упорством, «как будто в бурях (перефразируем — в тех «разборках» и кадровой чехарде, которые переживает этот театр) есть покой». Хотя... Творческий покой как раз и свойственен театру, жизнь которого протекает несколько в другом измерении — на уровне бесконечного выяснения отношений. В том числе и в юбилейный сезон.

Как? Вы впервые слышите о юбилее? Оно и понятно: театр не отметил свое 30-летие ни торжественным концертом, ни веселым капустником. Ни хотя бы просто «очередной» премьерой. А ведь еще живо в памяти поклонников оперетты празднование четвертьстолетнего дня рождения — с полным юмора директорским спичем, в который были искусно вплетены названия всех когда-либо ставившихся спектаклей! Сослались на отсутствие денег — веско и традиционно, а плюс ко всему — неразрешимо. Хотя за скобками, как мне представляется, осталось отсутствие другого — инициативы. Может, еще и потому, что она у нас, как повелось, наказуема?

Год назад в Белорусской академии искусств состоялся выпуск специального курса артистов музыкального театра, в свое время набранного по заказу тогда еще Государственного театра музыкальной комедии в расчете на постановки мюзиклов. Как ни странно, в театре не слишком обрадовались пополнению, взяв в штат лишь трех человек. Всех выпускников вместе (поняв, что вместе они — сила) собрал предприимчивый Арнольд Ранцанц, готовившийся к своему бенефису под названием «Автограф». И это было зрелище! Вслед за молодежью, не уступающей по пластике артистам балета, «подтянулись» и артисты старшего поколения, сразу сбросившие добрых два десятка лет.



«Распятые» музы

Кто даст ответ, почему тот «Автограф» канул в Лету, едва успев родиться? Одна противоборствующая сторона укажет на худсовет, который так и не принял решения о включении спектакля в репертуар. Другая — на бенефицианта, не отличающегося особым умением обходить конфликты стороной и унаследовавшего от своих героев умение плести интриги. Третья — на молодую нахальную поросль, мгновенно втянувшуюся не только в работу, но и в страсти-мордасти и поставившую свои «автографы» под одним из очередных в театре посланий в высокие инстанции. Как бы то ни было, пошел этот «Автограф» искать место под солнцем: то во Дворец культуры железнодорожников пристроится, то на сцену ТЮЗа. Не без потерь, конечно. Как тут не вспомнить другое, куда более любимое театром, но воистину мертворожденное дитя — «Алые паруса» Валерия Иванова. Поставленный год назад под занавес сезона и благополучно принятый худсоветом спектакль выдержал всего два премьерных показа и в новом сезоне (я специально следила) так и не возобновился, за что театру, учитывая удручающее качество постановки, большое искреннее спасибо.

А театр меж тем «на раздутых парусах» мчался к своему юбилею, когда не грех было бы вспомнить некоторые подробности 30-летней давности. В то время театр не имел своего помещения: репетировали и в Доме офицеров, и в фойе одного из Домов культуры, и в спортивных залах, и в каком-то полуподвальном помещении со множеством труб, к которым в самом буквальном смысле слова руки примерзали. Иными словами, театр в целом и каждый артист в отдельности горели желанием работать. Ставить и ставить что-то новое!

Похоже, сегодня это желание «сгорело» окончательно. Не то чтобы вдруг все артисты впали в обломовщину, но «обломчики» в самом театре идут один за одним. Сравните: в былые годы ставилось до шести (!) премьер, юбилейный же сезон не принес ни одной. А сколько всего в этом году планировалось! Хотя, признаться, планы эти со стороны казались какими-то спонтанными, молниеносными — вероятно, потому, что часто менялись. То предполагалось главный упор сделать на классические постановки — правда, в новой сценарной редакции. И с афиш исчезали еще вполне добротные спектакли, чтобы якобы возродиться в новом качестве. И даже над ними вроде бы начиналась работа или вот-вот должна была начаться. Но почему-то конечный результат так и не появился.

А помните? Еще осенью, сразу после «Золотого шлягера» в Могилеве (и тоже под грифом этого Международного музыкального фестиваля), в театре состоялся авторский вечер композитора Александра Журбина (тот возвращался из Могилева в Москву и далее в Америку, где живет и работает уже несколько лет). В финале, придавая концерту стройную трехчастную форму, на сцену вновь вышел тогдашний главный режиссер театра Борис Лагода и дал торжественное обещание поставить один из мюзиклов этого автора. Я ехидно отметила про себя, что это явно рекламный трюк, не имеющий под собой никакой реальной основы. И, видно, сглазила добрые начинания, так как все обещания остались только словами.

Зато на майской афише появились «Комедианты» Марка Самойлова — еще одного российского композитора-эмигранта, известного в нашем театре своей «Дорогой Памелой», поставленной три года назад. «Памела» и поныне украшает театральные афиши. Однако при всех своих несомненных достоинствах, среди которых особо следует отметить актерские работы, этот, с позволения сказать, «мюзикл» не отличался особой музыкальной насыщенностью. Знаменитый белорусский музыкант Владимир Ткаченко, получивший клавир для дальнейшей оркестровки, был вынужден буквально «досочинять» многие оркестровые линии, а также включить в спектакль несколько других мелодий автора, предварительно их доработав. Тем не менее успех «Дорогой Памелы», что называется, «имел успех»: «Памела» оказалась относительно дешевой в денежном измерении и не требовала затрат на авторские отчисления композитору, ныне живущему в дальнем зарубежье. Неужели именно этот фактор стал главенствующим при повторном обращении к музыке М.Самойлова?

К сожалению, мы этого, похоже, уже так и не узнаем. К концу мая — а именно на последние числа месяца и была назначена премьера — «Комедианты» скромно исчезли с афиш, чтобы больше не появиться. Официальной версией был перенос «по техническим причинам». А настоящей?.. Неужели выбор и планирование театрального репертуара должны быть подвержены игре человеческих страстей? И что может быть более ответственным в жизни театра, чем формирование его афиши, а значит, и имиджа?

Новым «имиджем» театра пока стал новый директор — Алексей Исаев, бывший ведущий солист театра, вернувшийся в родные пенаты уже в новом качестве. Планы театра, естественно, изменились. Вероятно, к лучшему: надеяться на противоположное было бы в высшей степени кощунством. Однако полной ясности, куда будет двигаться театр, что изберет своим ориентиром, пока нет. По крайней мере, для прессы. После назначения директора не состоялось ни одной пресс-конференции, которыми когда-то сопровождались все более или менее значимые для театра события. Быть может, «глава кабинета» ждет истечения положенных ему «100 счастливых дней»?

А в это время весь цивилизованный мир делает бизнес на мюзиклах. Да взгляните реально: даже победителями эстрадных песенных конкурсов в последнее время почему-то стойко становятся не новоявленные поп-звезды, а артисты мюзиклов, исполняющие в качестве хитов фрагменты из своих спектаклей. На «Золотом шлягере» в Могилеве Гран-при получает американец Антонио Мартинез за песню из мюзикла Kiss me, на «Славянском базаре в Витебске» — москвичка Теона Дольникова за «Молитву» из мюзикла «Метро». Думаете, случайность? Или есть какая-то закономерность, что лучшими оказываются солисты с богатым театральным опытом и далеко не дискотечным репертуаром, что побеждают даже не певцы, а сам жанр мюзикла, давно покоривший Европу и Америку?

Нет, я не против оперетты: хороши все жанры, кроме скучного. Но почему-то считается, что мюзиклы для нас — дорогостоящий проект. Хотя сумел же найти спонсоров для своего блестящего шоу А.Ранцанц! Может, лучше искал? Заинтересованнее? Или понял, что в искусстве решают все не столько дорогостоящие спецэффекты и вложенная в них наличность, сколько наличие (или отсутствие) творческой фантазии и желания работать.

А ведь самое обидное, что лет 15 назад театр нашел и свой стиль, и своих преданных поклонников — в том числе среди самых «зубастых» критиков всесоюзного масштаба. Вершинным спектаклем нашего театра, бесспорно, была фольк-опера «Клоп» Владимира Дашкевича.

Неужели действительно — только была? Да нет же, нет! В театре накоплен богатейший артистический потенциал. Скажите, где еще вместе собраны блестящие каскадные артисты, великолепные примадонны с нестареющими голосами, яркая, пластичная молодежь, одержимая желанием творить чудеса, да еще непревзойденные солисты балета, равно прекрасные в классике и в модерне?

Кстати, современный балет мог бы стать еще одним направлением, придающим театру специфику и формирующим его отличительные особенности. Тем более что в труппе работают лауреаты международных конкурсов Юлия Дятко и Константин Кузнецов, известные свой приверженностью к экспериментам. Мог бы работать и хореограф мирового (без всякого преувеличения!) уровня — небезызвестный Раду Поклитару. В свое время он ставил для Юли и Кости их бенефисный спектакль «Мгновения» (промелькнувший в афишах все тем же неуловимым «мгновением», но зафиксированный Белорусским телевидением), бесчисленное множество миниатюр и одноактных балетов, с которыми они побеждали на конкурсах и которые имеют право на самую интенсивную репертуарную жизнь. Так и не получив у нас работы по специальности и оставшись де-юре артистом кордебалета (маленьким человеком Большого театра), в конце сезона Р.Поклитару принял предложение из Молдовы и уехал на свою родину занять пост главного балетмейстера театра оперы и балета. Мимоходом еще кое-что поставил в нескольких театрах, стал лауреатом Международного конкурса артистов балета в Москве за лучшую хореографию. А «Золушка» на музыку С.Прокофьева, столь «опрометчиво» заказанная ему Белорусским государственным музыкальным театром для постановки в юбилейном сезоне, так и осталась невостребованной. Как не востребованы и новые мюзиклы признанных белорусских композиторов: «Опасные связи» Владимира Кондрусевича, «Лунный день» Владимира Домрацкого.

Может, потому что сам театр, раздираемый вечными конфликтами «мачехи и падчериц», так напоминает Золушку в начале сказки? И при этом не стыдится постоянно вступать в «опасные связи» с кадровыми играми и выяснением кулуарных отношений. И даже не пытается найти свой «лунный день», в который невозможное возможно — и вновь цела та прерванная нить, соединяющая явь и грезы, что превращают Золушку в Принцессу. А ведь театр так в этом нуждается! И в новых спектаклях разных жанров, и в бережном сохранении лучших старых постановок, и в постоянном пополнении национального репертуара. Домечтаемся? Или так и останемся не совсем музыкальной комедией?..

Риск под звон золотых монет

Владимир ВАСИЛЬЕВ

Четырехкратный чемпион мира Михаэль Шумахер подтвердил репутацию самого дорогого пилота за всю историю Формулы-1. Благодаря прекрасному выступлению в нынешнем сезоне немецкому гонщику удалось подписать с командой «Феррари» беспрецедентный контракт на ближайших три сезона, согласно которому он будет зарабатывать Usd 106 млн в год.

Если бы в кроссворде был вопрос: «единица измерения в гонках Формулы-1», то наряду с километром, секундой и лошадиной силой вполне можно было бы назвать еще и миллион долларов. Именно этим понятием оперируют в обсуждении насущных вопросов организаторы «королевских гонок», как, впрочем, и сами команды-участницы. Большинство современных видов спорта обязано своим благополучием телевизионной манне, которая сыплется с неба тем больше, чем дальше человечество идет по пути технологического прогресса. Формула-1 не является здесь исключением. Единственная разница лишь в том, что в этом виде спорта решающее слово при обсуждении контрактов имеет один-единственный человек. Именно он определяет права и их распределяет, оставляя себе, разумеется, солидные комиссионные за посреднические услуги. Более того, этот человек зачастую сам же и организует «доходный спектакль», сочиняя невероятные интригующие истории, чтобы получить еще больше экономической выгоды. Его Высочество (по-другому вряд ли можно было бы назвать магната подобной величины) зовут Берни Экклстоун!



Пьер Дюпаскье, глава «Мишлена» (слева): «Берни, где мои гонорары?»

Мистер Э

По идее мистер Э должен был бы плодить и иметь в своем окружении множество врагов и недругов. Но поражает тот факт, что в паддоках Формулы-1 вы вряд ли найдете глубоко несчастных хозяев команд. Почему? Да потому что, если они кому и обязаны своими миллионными состояниями, то именно господину Экклстоуну.

Кстати сказать, мистер Э хорошо известен среди сильных мира сего. Он значится в списке самых богатых людей Соединенного Королевства, уступая по рейтингу членам королевской семьи. Два его основных источника доходов — это телевизионные права на трансляцию гонок и поступления от автодромов, где проводятся этапы чемпионата. В этом плане Формулу-1 можно было бы сравнить по цифрам с чемпионатом мира по футболу или Олимпийскими играми. С той лишь разницей, что там речь идет о периодичности в 4 года, а «королевские гонки» проводятся ежегодно, причем по 17 раз за сезон! И если «смешную» цифру в Usd 5 млн — средняя величина затрат на проведение одного этапа — умножить на 17, то уже совсем недалеко от символичного 100-миллионного барьера. Причем этот «входной билетик» с каждым годом становится дороже. Так, финансистам, обеспечившим появление Малайзии в списке чемпионата в 1999 году, это право обошлось более чем в 3 раза дороже обычного. Но именно только так и можно было заставить мистера Э остановить свой выбор на этом далеко не гоночном регионе, учитывая длинный список желающих и долго ждущих своего звездного часа автодромов.

Если же мы добавим к этим ста миллионам 240 млн, которые стоят в сумме проданные телекомпаниям права на трансляцию, то сезон 2000 года прошел для Берни с неплохой прибылью. Как впрочем и все другие.

Сладкий пирог

Понятно, что не все достается одному только Берни. Сладким пирогом нужно делиться. Но кто сказал, что делиться надо обязательно поровну? Понятие пополам, похоже, вообще отсутствует в лексиконе мистера Э. Хотя на первом этапе большущий конверт с деньгами делится как раз-таки на две почти равные части. Первая уходит на пропитание множеству фирм, которые Берни контролирует, объединив их в одну компанию SLEC. Из этой же суммы 30% идут на дивиденды FIA (Международной федерации автоспорта), которой тоже требуется подпитывать свой бюджет.

Что такое SLEC? Официально значение этих четырех букв не объявляется. Но нетрудно догадаться, что здесь не обошлось без упоминания части имени «активистки» компании, мадам Экклстоун, сорокалетней энергичной женщины по имени Славика. А далее мнения журналистов разделяются: либо вторая часть — это начальные буквы фамилии Экклстоун (что было бы уж слишком банально для витиеватого менталитета мистера Э), либо EC означают ни много ни мало Ecclstone Corporation. Как бы то ни было, SLEC по ее значению в мире Формулы-1 называют маленькой автономной галактикой, состоящей из 12-ти «планет» — блистательных и счастливых фирм одна лучше другой. И понятно, что имя Берни не фигурирует ни в одной из них. Тем не менее мистеру Э удалось поместить некоторые из этих «планет» на ключевые посты, дабы контроль за развитием ситуации не ослабевал, а здоровье 70-летнего мужчины не поставило бы однажды под угрозу благополучие всей «семьи».

Вторая половина (если быть точным, то 47%) «пирога» представляет большой интерес для хозяев команд-участниц. На протяжении долгого времени барыши среди команд распределялись в соответствии с классификацией по итогам чемпионата. Но в 1998 году система была изменена. Она стала одновременно и проще, и сложнее. Помимо итогов выступления в данном сезоне в расчет берутся стаж и престиж команд. Например, за прошлый сезон конюшня «Феррари», начало биографии которой идет со второго Гран-при в истории Формулы-1, должна была бы по логике сорвать банк. Но на самом деле разница у итальянской Скудерии с тем, что получили другие команды, более чем скромная. Согласно данным экономического журнала Euro Business победителю чемпионата-2000 и обладателю кубка конструкторов — команде «Феррари» досталось Usd 23 млн от телевизионных прав. В то же время аутсайдеру — команде «Минарди» — Usd 15 млн, а середнячку «БАР» — всего Usd 7 млн, учитывая короткую биографию конюшни Грега Поллока.

«Поезд сокровищ»

С тех пор как FIA своим решением ограничила число участников в чемпионате 12-ю командами, те, кто успел вскочить на подножку этого «поезда сокровищ», понимают, что в их руках казна. С каждым разом жетон участника становится все дороже. Если после полностью проваленного прошлогоднего сезона Ален Прост готов был продать свою команду «первому встречному» за чек всего в Usd 70 млн, то несколько месяцев спустя даже цена в Usd 110 млн была явно заниженной. Вот почему вы вряд ли услышите жалобы на систему Экклстоуна со стороны хотя бы одного из хозяев команд. Ведь они и мысли не допускают, что своим статусом нуворишей обязаны Его Высочеству. Напротив. Они настойчиво убеждают всех и в первую очередь себя, что в клуб миллионеров их привели их собственные настойчивость и гениальный талант менеджеров. А в это же время Берни словно маг продолжает играть, перекладывая из одной руки в другую золотые монеты высшего достоинства, которые множатся прямо на глазах вопреки всем законам сохранения энергии и равновесия.

За все нужно платить

В действительности же чудеса возможны здесь потому, что в мире Формулы-1 за все требуется платить. Все же остальное поставлено на поток, чтобы приносить деньги в общую казну, имеющую своего главного казначея. Причем цены имеют устойчивую тенденцию к росту. Например, нынешней весной постоянные зрители Гран-при Испании отметили, что стоимость входных билетов на этап Формулы-1 выросла в полтора-два раза. Практически не стало знаменитых «пелузов», где болельщики могли размещаться прямо на травяных газонах, тем самым сэкономив на стоимости входных билетов с местами. А вход на недавно построенные трибуны, поглотившие пространства всех «пелузов», естественно, значительно дороже.

В конце концов на Формуле-1 все очень дорого. Начиная с цены болидов, регулярно разбивающихся на тестах и во время гонок, супердорогих пилотов и большого числа технического персонала. К примеру, для «Феррари» участие в 17-ти этапах обходится в астрономическую цифру — Usd 200 млн. Можете быть уверены, что «Макларен» недалеко «отстала» в гонке суперсовременных «вооружений». Показательны в этом плане слова Алена Проста: «В 1997 году для нашей начинающей команды мы установили предварительный бюджет в 45 миллионов долларов. Этого было достаточно для конюшни среднего звена. Сегодня такая сумма — порог бедности в Формуле-1».

«Бедные» миллионеры

Но если начальникам команд-аутсайдеров живется в этом плане несладко, то ловкие спонсоры способны извлекать выгоду даже при крайне посредственных выступлениях конюшен. Yahoo!, занимавший большую часть места на машинах «Прост-Пежо» в 2000 году, вытащил «золотую рыбку», несмотря на очень неудачный сезон своего партнера. Благодаря великолепно составленному контракту, индексирующему оплату за рекламу сообразно результатам выступления команды, в нынешнем сезоне цена партнерства обошлась рекламодателю в несколько раз дешевле. В то же время хозяин команды вправе прервать контракт даже с традиционным спонсором, если он — хозяин — посчитает, что цена за использование имени команды недостаточно высока и не соответствует стоимости конюшни. Такое, в частности, произошло с сигаретной фирмой Gaulloises, поскольку Ален Прост посчитал, что Usd 18 млн, платившиеся «сигаретчиками», не соответствовали занимаемому их логотипом количеству сантиметров на стратегически важном месте, каким является капот мотора болида Формулы-1.

В этой большой игре звенящих долларов пилоты не остаются в стороне. Даже гонщики, традиционно стартующие в конце пелетона, могут быть высокооплачиваемыми благодаря спонсорской поддержке. А началось все, как ни странно, с бразильца Айртона Сенны. Он впервые превысил планку Usd 15 млн. Сегодня такая сумма по плечу даже некоторым из инженеров Ф-1. Действительно, чего ради лишать себя удовольствия быть высокооплачиваемым, если находится множество людей, готовых вам очень хорошо платить за вашу работу?!

Десятка самых дорогих пилотов сезона - 2001

В млн долларов

1.	Михаэль Шумахер	30
2.	Жак Вильнев	10
3.	Мика Хаккинен	10
4.	Эдди Ирвайн	10
5.	Ральф Шумахер	6
6.	Рубенс Баррикелло	5,5
7.	Джанкарло Физикелла	4
8.	Харальд Френтцен	3,5
9.	Ярно Трулли	3,5
10.	Жан Алези	3

Суммарная зарплата за всю карьеру (по состоянию на начало сезона-2001)

В млн долларов

1.	М. Шумахер	135
2.	Ж. Алези	44
3.	Ж. Вильнев	32
4.	М. Хаккинен	30
5.	Э. Ирвайн	28
6.	Х. Френтцен	19
7.	Р. Баррикелло	17
8.	Д. Физикелла	14
9.	Р. Шумахер	14
10.	Я. Трулли	6

Шестерка самых богатых британцев, имеющих отношение к Формуле-1

В млн долларов

1.	Берни Экклстоун	2900
2.	Рон Деннис	215
3.	Том Вэлкиншоу	200
4.	Фрэнк Уильямс	139
5.	Джекки Стюарт	100
6.	Эдди Джордан	93

ЮРИДИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ

АУДИОТЕХНИКА, ТВ

МЕБЕЛЬ

ТАМОЖЕННЫЕ УСЛУГИ

НЕДВИЖИМОСТЬ

Продается встроенно-пристроенное 1этажное здание по ул. Плеханова. Общая площадь 434 кв.м., 2 входа, земельный участок 0,13 га. Тел. 211-85-85 аб. 5004

ОБУСТРОЙСТВО, ИНТЕРЬЕР

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

• MERSEDES, VOLVO 8-13 тн., 44-56 м. куб. СНГ, попутно - обратно МОСКВА. С/п, б/н. Тел. р. 213-24-20, 216-21-14, 8-0296-21-12-12, п. 211-0000 аб. 70201. Надежно. Лиц. № 1-5039 выд. Мин. транспорта и коммуникации от 16.11.2000 г. до 15.11. 2005 г.

БИЗНЕС

ИММИГРАЦИЯ

УСЛУГИ

• Ищу работу. Готовлю вкусные домашние обеды на дому и кормлю в офисе. Тел.: 2070161, 2782221

• Бухгалтерские услуги: организация, ведение, восстановление бух. учета, отчеты, полное бух. сопровождение. На договорной основе, профессионально, не дорого, материальная ответственность. Тел.: 213-24-20, 216-21-14, 8-0296-811-117

БЕЛОРУССКАЯ ДЕЛОВАЯ ГАЗЕТА №29 23.08.2001

Главный редактор **Петр МАРЦЕВ**
Учредитель и издатель **Издательское частное унитарное предприятие «Марат»**

Газета зарегистрирована в Государственном комитете Республики Беларусь по печати, регистрационное свидетельство №648 от 17.05.2001г. Редакция может опубликовать материалы, отражающие только мнение их авторов, в порядке обсуждения. Перепечатка только со ссылкой на «Белорусскую деловую газету». Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений и за ошибки в них.

Региональные бюро «БДГ»:
Витебск Татьяна ПАСТЕРНАК — тел.(0212) 36-51-03
Гомель Ирина МАКОВЕЦКАЯ — тел.(0232) 53-99-82
Гродно Нина ПОЛУЦКАЯ — тел. (0152) 33-34-17, факс: 44-22-90
Могилев Александр АЛЕКСАНДРОВИЧ — тел. (0222) 25-73-05, 22-95-83

E-mail: bdg@brm.by
WWW: http://www.bdg.by

Тираж 19350
Заказ 1501
Подписано в печать 22.08.2001 в 17.00
Подписной индекс 63879
для индивидуальных подписчиков 63420
Выходит 4 раза в неделю. Цена договорная

Публикации, обозначенные рубриками «Мнение директора», «Презентация», «Торговая марка», печатаются на правах рекламы. За их содержание редакция ответственности не несет.

Размещение рекламы: тел/факс (017) 216-25-87, 216-25-88, 285-08-93, 285-08-94. **Отдел распространения:** тел/факс (017) 226-87-99, 222-27-20. **Адрес редакции:** 220039, Минск, ул. Чкалова, 12, 4-й этаж. **Телефоны редакции:** 216-25-85, 224-95-70, 216-25-84, 285-08-92